

**ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR
TERHADAP PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN
(STUDI KASUS DI SEPANJANG JALAN LINGKAR KALIWUNGU)
KABUPATEN KENDAL**

T E S I S

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Ilmu Lingkungan**



DISUSUN OLEH :

**ANTON DJAELANI , ST
L4K001068**

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya

N a m a : ANTON DJAELANI ,ST
N I M : L4K 001068
Program Studi : Magister Ilmu Lingkungan
Kosentrasi : Perencanaan Lingkungan

Menyatakan dengan sesungguhnya, bahwa tesis yang berjudul “ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR TERHADAP PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN (STUDI KASUS DI SEPANJANG JALAN LINGKAR KALIWUNGU) KABUPATEN KENDAL “, adalah betul-betul karya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya dalam tesis tersebut diberikan tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka. Apabila di kemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademis berupa pencabutan tesis dan gelar yang saya peroleh dari tesis tersebut..

Kendal ,30 Agustus 2004

Yang membuat pernyataan



(Anton Djaelani,ST)

Judul : ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR
TERHADAP PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN
(Studi Kasus Di Sepanjang Jalan Lingkar Kaliwungu)
KABUPATEN KENDAL

Nama Mahasiswa : ANTON DJAELANI ,ST

N I M : L 4 K 001068

Program Studi : Magister Ilmu Lingkungan

Konsentrasi : Perencanaan Lingkungan

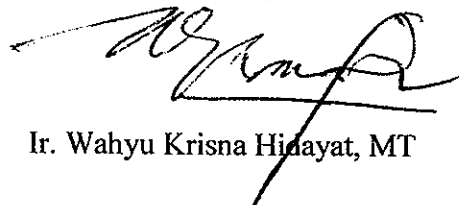
Telah dipertahankan didepan Tim Penguji
Pada tanggal 30 Agustus 2004
dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima

Pembimbing I



Ir. Nany Yuliasuti, MSP

Pembimbing II



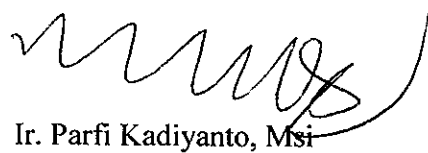
Ir. Wahyu Krisna Hidayat, MT

Penguji I



Prof. Dr. Sudharto P. Hadi, MES

Penguji II



Ir. Parfi Kadiyanto, Msi



Kepala Program Studi Magister Ilmu Lingkungan

Prof. Dr. Sudharto P. Hadi MES

| | |
|------------------|------------------|
| UPT-PUSTAK-UNDIP | |
| No. Daft. | 3880/I/MAR/01... |
| Tgl. | 4/3/05 |

***“ Kesempatan datang bagai awan berlalu,
maka pergunakanlah selagi ia nampak dihadapmu “ (Ali
Bin Abu Tholib)***

dan

***“ Janganah mengira bahwa kesempatan
akan datang dua kali mengetuk pintumu “(Chamfort,
Nicolis)***

Kupersembahkan kepada,

- ***Istriku tercinta Tri Hastuti, pemicu dan pendorong
semangatku***
- ***Anak-anak tersayang, Giyats Nouval Romadlon
dan Aprilliana Dita Fadlila***
 - ***Ayah dan Ibu terkasih, dengan limpahan
doa dan restunya***
 - ***Almaterku, Universitas Diponegoro
Semarang***

ABSTRAKSI

Salah satu strategi Pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat adalah melakukan pembangunan sarana dan prasarana fisik. Salah satu contoh pelaksanaan pembangunan yang dilakukan oleh Pemerintah adalah Pembangunan jalan Lingkar Kaliwungu di Kabupaten Kendal. Pembangunan jalan Lingkar Kaliwungu bertujuan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di daerah Pantura (Pantai Utara Jawa), dan dapat meningkatkan arus lalu lintas Regional, antar kota dan lokal sehingga distribusi barang tingkat regional maupun lokal dapat berjalan lancar. Dengan meningkatnya sarana dan prasarana maka dengan sendirinya manusia akan dengan mudah memenuhi kebutuhan dasarnya .

Namun adanya jalan lingkar Kaliwungu juga mengakibatkan adanya kegiatan baru dipinggiran/ tepi jalan lingkar Kaliwungu yaitu SPBU, perdagangan, industri, rumah makan dan jasa. Dengan adanya hal tersebut maka menimbulkan permasalahan baru yaitu perubahan peruntukan lahan di kawasan tersebut, apabila hal ini dibiarkan tanpa ada kebijakan yang tegas dari Pemerintah maka akan terjadi gangguan keseimbangan lingkungan

Dari latar belakang tersebut, maka dilakukan penelitian tentang analisis keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap perubahan lahan (studi kasus di sepanjang jalan Lingkar Kaliwungu) Kabupaten Kendal.

Pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan analisis diskriptif untuk mengetahui sejauhmana kondisi eksisting yang terjadi di lapangan tentang perubahan peruntukan lahan melalui metode *super impose*, metode diskriptif dan *chi-square*, *Kendall's*, *Spearman correlation* dengan menggunakan program SPSS. Dari metode tersebut dilakukan analisis keberadaan jalan lingkar serta usulan strategi penataan pengembangan kawasan jalan lingkar yang memperhatikan lingkungan.

Hasil studi menunjukkan bahwa keberadaan jalan lingkar telah berpengaruh terhadap perubahan peruntukan lahan seluas 94,04 ha mulai tahun 1994 sampai dengan 2004 dengan luas pengamatan 243 Ha berarti perubahannya hampir 39 % dari luas pengamatan, disisi lain juga berpengaruh terhadap kenaikan harga lahan, kemudahan akses dan kelancaran transportasi ; serta menumbuhkan lapangan kerja baru bagi masyarakat yang secara tidak langsung juga meningkatkan pendapatan masyarakat di sekitar kawasan.

Kesimpulan akhir bahwa perubahan peruntukkan lahan di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu harus disertakan kebijakan yang tegas dari Pemerintah untuk melindungi lingkungan, agar tidak ada kesenjangan antara pembangunan yang ada dengan lingkungan di kawasan jalan lingkar dan harus ada fasilitas utilitas yang memadai seperti saluran, drainase, pembuangan limbah, sampah dan lainnya disamping itu juga untuk melindungi keberadaan jalan lingkar sebagai jalan arteri primer

Rekomendasinya adalah bahwa untuk perubahan peruntukan lahan di kawasan jalan lingkar harus diatur dan dituangkan dalam peraturan daerah secara jelas, tegas disamping itu penyediaan utilitas sebagai prasarana dan sarana untuk melindungi lingkungan harus ada, agar ada keseimbangan lingkungan

Kata kunci : Jalan lingkar, tata guna lahan, keseimbangan lingkungan.

ABSTRACT

One strategy of government to increase people prosperity in by developing infrastructure. One example is development Kaliwungu Ring Road in Kendal regency. Its purpose to deal with traffic jam at north coast of Java, and to increase the regional traffic, intercity and local, so there will be quick distribution of goods in regional and local level people will meet their primary needs.

However Kaliwungu ring road created new activities, such as gas station, shopping mall industries, restaurant and other services. These generate new problem which is change of allotment of farm in area. If this is not followed by goverment policy, so it will impact environment balance trouble.

From the background, the research done to analyze the existence of Kaliwungu ring road in changing of farm (case study alongside ring road of Kaliwungu) Kendal regency.

The research approach is analysis descriptive to identify how far the existence condition in the field by using *Super Impose Method*, *Chi-Square*, *Kendell's* and *Spearman Correlation* through SPSS program.

The research shows that existence of the ring road changed the allotment of the land use, which in 94,04 ha from 1994 until 2004 form 243 ha observations area. There was a changing at 39 %. There are changed of price the land use, the ease of access and smoothness of traffic, so that grow new employment to cummunity which indirectly also increase earnings of society around area.

The conclusion that changing allotment of the land use in alongside ring road of Kaliwungu have to be followed as in coherent policy of government to protect environment, in order to prevent gap between the development with environment of the ring road area and facility there must be adequate like channel, drainage, dismissal of waste, garbage and other despitefully also to protect existence of ring road as primary artery road.

The recommendation is for the change of to allotment land use in ring road area regulated law clearly, ready coherent. In addition it is required to provide utilities and infrastructures to protect the environment.

Keyword : Ring road, land use, equilibrium.

KATA PENGANTAR

Pudji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena atas rahmat dan hidayah-Nya dapat menyelesaikan penyusunan tesis dengan judul “ Analisis keberadaan jalan lingkaran terhadap perubahan peruntukkan lahan (studi kasus di sepanjang jalan lingkaran Kaliwungu Kabupaten Kendal “. Tesis ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan Studi pada Program Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro.

Selama penyusunan tesis ini, penulis mendapat banyak masukan, saran dan kritik dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada :

1. Bapak Pengelola Program Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang yang selalu memberikan arahan dan bimbingan ;
2. Bapak Prof. Dr. Sudharto. P. Hadi, MES selaku penguji I dan sebagai Ketua Program Pasca Sarjana Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang;
3. Bapak Ir. Parfi Kadiyanto, MSi selaku penguji II yang telah memberikan saran dan arahan penyempurnaan tesis ini;
4. Ibu Hj. Ir. Nany Yulastuti, MSP, selaku pembimbing I yang selalu memberikan saran, kritik, dan arahan selama penyusunan tesis ini;
5. Bapak Ir. Wahyu Krisna Hidayat, MT, selaku pembimbing II yang selalu memberikan saran, kritik, dan arahan selama penyusunan tesis ini;
6. Pejabat Pemerintah Daerah Tingkat II Kendal yang telah membantu dalam memberikan data-data primer maupun sekunder selama penyusunan tesis ini;
7. Rekan- rekan Program Pasca Sarjana Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang serta semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa penyusunan ini tidak lepas dari berbagai kekurangan, oleh karena itu kami mengharapkan saran dan kritik demi kesempurnaannya. Akhir kata Penulis berharap agar tesis ini dapat bermanfaat bagi khasanah ilmu pengetahuan, serta bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

Semarang , 30 Agustus 2004

Penyusun

DAFTAR ISI

| | |
|---------------------------|------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PERNYATAAN | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN | iii |
| HALAMAN PERSEMBAHAN | iv |
| ABSTRAK..... | v |
| KATA PENGANTAR..... | vi |
| DAFTAR ISI..... | vii |
| DAFTAR LAMPIRAN | Viii |

| | | | Hal |
|-----|----|-----------------------------------|-----|
| BAB | I | 1. PENDAHULUAN | 1 |
| | | 1.1 Latar Belakang | 1 |
| | | 1.2 Rumusan Masalah | 2 |
| | | 1.3 Tujuan , Sasaran dan Manfaat | 3 |
| | | 1.3.1 Tujuan | 3 |
| | | 1.3.2. Sasaran | 4 |
| | | 1.3.3. Manfaat | 4 |
| | | 1.4 Ruang Lingkup | 4 |
| | | 1.4.1 Ruang Lingkup Substansial | 4 |
| | | 1.4.2. Ruang Lingkup Spasial | 5 |
| | | 1.5 Kerangka Pemikiran | 7 |
| | | 1.6 Metode Pelaksanaan Penelitian | 10 |
| | | 1.6.1. Pendekatan Studi | 10 |
| | | 1.6.2. Metode Pengumpulan Data | 12 |
| | | 1.6.3. Teknik Sampling | 13 |
| | | 1.6.4. Metode Analisis | 15 |
| | | 1.7 Sistem Penulisan | 19 |
| BAB | II | 2 Pembangunan dan Lingkungan | 21 |
| | | 2.1 Pengertian | 21 |
| | | 2.1.1 Pembangunan | 21 |

| | | | |
|-----|-----|---|----|
| | | 2.1.2 Jalan | 23 |
| | | 2.1.3 Lingkungan | 24 |
| BAB | III | 3. GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI DI SEPANJANG JALAN LINGKAR KALIWUNGU | 26 |
| | | 3.1 Gambaran Umum | 26 |
| | | 3.2 Tinjauan Pola Penggunaan Lahan dan Ruang | 27 |
| | | 3.3 Tinjauan Kependudukan | 32 |
| | | 3.4 Tinjauan Sarana dan Prasarana Transportasi | 32 |
| | | 3.5 Waktu Tempuh | 34 |
| | | 3.6 Tinjauan Utilitas | 34 |
| BAB | IV | 4. ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR TERHADAP PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN | 36 |
| | | A. Analisis Keberadaan Jalan Lingkar Terhadap Perubahan Peruntukan Lahan (Studi Kasus di Sepanjang Jalan Lingkar Kaliwungu) Kabupaten Kendal | 36 |
| | | B. Analisis Strategi Pengembangan Kawasan Jalan Lingkar Kaliwungu yang Memperhatikan Lingkungan | 53 |
| BAB | V | 5. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI | 57 |
| | | 5.1 Kesimpulan | 57 |
| | | 5.2 Rekomendasi | 58 |
| | | DAFTAR PUSTAKA | 59 |
| | | Lampiran – lampiran | |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada hakekatnya Pembangunan Nasional adalah pembangunan manusia Indonesia seutuhnya yang selaras,serasi dan berkesinambungan serta mengatur hubungan antara manusia dengan Tuhan,antar sesama manusia, dan antara manusia dengan lingkungan alam sekitarnya.

Pembangunan yang memadukan lingkungan hidup termasuk sumber daya alam menjadi sarana untuk mencapai keberhasilan pembangunan dan jaminan bagi kesejahteraan hidup di masa depan .

Pembangunan merupakan suatu proses yang multi dimensi dan melibatkan segala sumber daya yang ada dalam rangka usaha meningkatkan kualitas hidup manusia dan masyarakat, yang dilakukan secara berkelanjutan serta berlandaskan kemampuan yang mengacu pada ilmu pengetahuan dan tehnologi serta memperhatikan permasalahan yang ada. Besarnya cakupan, aspek, kedalaman dan keluasan serta rumitnya perencanaan dan pelaksanaan membawa konsekuensi semua pihak harus terlibat dan berperan aktif sesuai porsinya dalam pembangunan.

Pelaksanaan pembangunan dalam segala aspek kehidupan masyarakat berbangsa dan bernegara dilakukan oleh pemerintah bersama-sama dengan komponen yang ada dalam masyarakat .

Salah satu strategi Pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat adalah melakukan pembangunan sarana dan prasarana fisik disamping meningkatkan sumber daya manusia (SDM). Salah satu contoh Pelaksanaan pembangunan yang dilakukan oleh Pemerintah adalah Pembangunan jalan Lingkar Kaliwungu di Kabupaten Kendal. Pembangunan jalan Lingkar Kaliwungu bertujuan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di daerah Pantura. Dengan terbangunnya jalan lingkar Kaliwungu mengakibatkan adanya kegiatan baru yaitu adanya kegiatan pembangunan di pinggiran jalan kawasan jalan

lingkar Kaliwungu, dengan adanya hal tersebut maka di sepanjang jalan lingkar sudah ada perubahan peruntukan lahan yaitu perubahan peruntukan lahan dari pertanian ke non pertanian. Sebagaimana kita ketahui bahwa pada kawasan jalan lingkar Kaliwungu sebagian besar adalah merupakan lahan pertanian yang sangat subur dan sebagian merupakan daerah tambak, apabila kegiatan pembangunan di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu ini dibiarkan terus maka perubahan lahan untuk pertanian menjadi non pertanian akan terus meningkat dan hal ini sangat mempengaruhi proses perencanaan tata guna lahan di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu Kabupaten Kendal, di lain pihak keberadaan jalan lingkar sebagai jalan arteri primer harus dipertahankan sebagaimana arahan daripada pihak pemberi dana bantuan pembangunan jalan lingkar Kaliwungu yaitu dari Bank Dunia.

Dengan adanya hal tersebut maka di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu telah mengalami perubahan peruntukan lahan yang merupakan daerah lingkungan binaan manusia seperti untuk kepentingan pembangunan yaitu pom bensin, gudang, industri, warung makan, tempat tinggal, apabila hal ini dibiarkan terus maka akan terjadi perubahan peruntukan lahan di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu juga terhadap air resapan dan air limpasan (run off), disamping itu fungsi jalan lingkar Kaliwungu sebagai jalan arteri primer akan terancam keberadaannya.

Dari latar belakang tersebut, maka peneliti memandang perlu adanya penelitian yaitu analisis keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukan lahan (Studi kasus : di sepanjang jalan Lingkar Kaliwungu).

Memperhatikan hal tersebut maka dapat dirumuskan pokok permasalahan yang menjadi dasar studi ini sebagai berikut :

“Analisis keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukan lahan (Studi kasus : di sepanjang jalan Kaliwungu Kabupaten Kendal) “

1.2. Rumusan Masalah

Permasalahan yang menyebabkan perlunya dilakukan penelitian mengenai analisis keberadaan jalan Lingkar terhadap perubahan peruntukan lahan (studi kasus di sepanjang

jalan lingkar Kaliwungu), karena kondisi dilapangan telah terjadi peningkatan perubahan peruntukan lahan di sepanjang jalan Lingkar Kaliwungu seperti adanya pembangunan jalan menuju pelabuhan, pembangunan perumahan/ permukiman , pembangunan kios/warung , pengurukan tanah untuk pabrik/perusahaan dan kawasan industri, pembangunan pom bensin. Apabila perubahan peruntukan lahan ini dibiarkan terus maka kondisi lingkungan yang sudah banyak tertutup oleh bangunan akan berakibat pada air resapan dan limpasan (*run off*) di sepanjang jalan Lingkar kaliwungu akan terancam terutama pada lahan pertanian dan pelanggaran terhadap lahan yang diperuntukkan jalur lambat pada jalan lingkar Kaliwungu akan menjadi masalah yang cukup penting pula.

Memperhatikan hal tersebut, maka dapat dirumuskan pokok permasalahan yang menjadi dasar studi ini adalah sebagai berikut :

“ Analisis keberadaan jalan Lingkar Kaliwungu terhadap perubahan peruntukan lahan “ (Studi kasus: di sepanjang jalan Lingkar Kaliwungu).

1.3. Tujuan , Sasaran dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

Tujuan dilaksanakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa jauh keberadaan jalan Lingkar Kaliwungu terhadap perubahan peruntukan lahan, hal tersebut dimaksudkan untuk menjaga agar perubahan peruntukan lahan yang merupakan lingkungan binaan manusia dapat dikontrol untuk menjaga keseimbangan lingkungan serta fungsi jalan lingkar Kaliwungu sebagai jalan arteri primer dapat dipertahankan.

1.3.2. Sasaran

Untuk mencapai tujuan sebagaimana diuraikan diatas, maka sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini antara lain :

- Melakukan analisis keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukan lahan (studi kasus di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu) yang meliputi jenis perubahan, distribusi, luasan/ besarannya.

- Melakukan analisis dengan metode super impose terhadap perubahan peruntukan lahan.
- Melakukan analisis diskriptif kualitatif dari hasil wawancara dengan sekelompok orang dan pengusaha untuk mengetahui pengaruh terhadap kehidupan masyarakat di kawasan jalan lingkar Kaliwungu. Dari hasil tersebut diolah dengan program *SPSS* , dengan melakukan tabulasi silang (*crostab*) dan *Chi-square*, *Kendell's* , *Spearman correlation*.

1.3.3. Manfaat

Manfaat yang diharapkan dalam kegiatan ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Praktis :

- a). Dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan pemerintah dalam pengambilan keputusan untuk perencanaan penataan tata guna lahan pada program-program selanjutnya dalam rangka mewujudkan pembangunan yang berwawasan lingkungan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat ;
- b). Sebagai bahan kajian terhadap hasil pelaksanaan pembangunan di daerah dan perencanaan lingkungan pada umumnya ;

2. Manfaat Teoritis :

Sebagai sumbangan pemikiran dalam rangka pengembangan ilmu pengetahuan dan langkah awal suatu penelitian yang perlu ditindak lanjuti menuju ke suatu sistem pendidikan ilmu lingkungan yang lebih baik . Hasil yang diperoleh dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan untuk pengembangan ilmu lingkungan pada umumnya dan perencanaan penataan tata guna lahan di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu untuk menjaga keseimbangan lingkungan dan melindungi keberadaan jalan lingkar Kaliwungu sebagai jalan arteri primair.

1.4 . Ruang Lingkup

1.4.1. Ruang Lingkup Substansial

Berdasarkan tujuan dan sasaran penelitian, maka lingkup substansial dari penelitian ini adalah seluruh kegiatan yang mempengaruhi perubahan peruntukkan lahan di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu yang meliputi :

1. Perubahan penggunaan lahan seperti jenis perubahan lahan, distribusi, luasan / besaran lahan di sepanjang jalan Lingkar.
2. Persepsi masyarakat atau perseorangan dan pengusaha yang mempengaruhi seorang melakukan aktivitas di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu. Pendekatan persepsi penggunaan lahan yang dilakukan berdasarkan pertimbangan baik perseorangan atau kelompok masyarakat selalu mempunyai nilai – nilai terhadap terhadap setiap jengkal lahan (Yunus, 2000). Nilai – nilai yang hidup didalam persepsi masyarakat, perseorangan atau kelompok tersebut menimbulkan suatu perilaku manusia yang mempengaruhi dalam tahapan memutuskan suatu yang dianggap sesuai dan tepat untuk dilaksanakan yang dalam hal ini adalah memutuskan jenis penggunaan lahan, besaran dan sebaran dari penggunaan lahannya..
3. Melakukan metode super impose dan analisis dengan tabulasi silang / *crostab*, *Chi-square*, *Kendell's* dan *Spearman Corelation*.
4. Landasan peraturan untuk fungsi jalan arteri primer.

1.4.2. Ruang Lingkup Spasial

Dalam penelitian ini, ruang lingkup spasial atau wilayah penelitian Analisis keberadaan jalan Lingkar terhadap perubahan peruntukan lahan (studi kasus : di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu).



PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

TESIS

ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR
TERHADAP PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN
(STUDI KASUS DI SEPANJANG JALAN LINGKAR KALIWUNGU)
KABUPATEN KENDAL

PETA WILAYAH STUDI

AWAL ADANYA JALAN LINGKAR TAHUN 1994

KETERANGAN :

- - - : Batas Kabupaten
- - - : Batas Kota
- - - : Batas Desa
- : Jalan
- ~ : Sungai
- == : Rel Kereta Api
- : Wilayah Studi

SUMBER

EVALUASI RUTRK
KOTA KALIWUNGU

UTARA

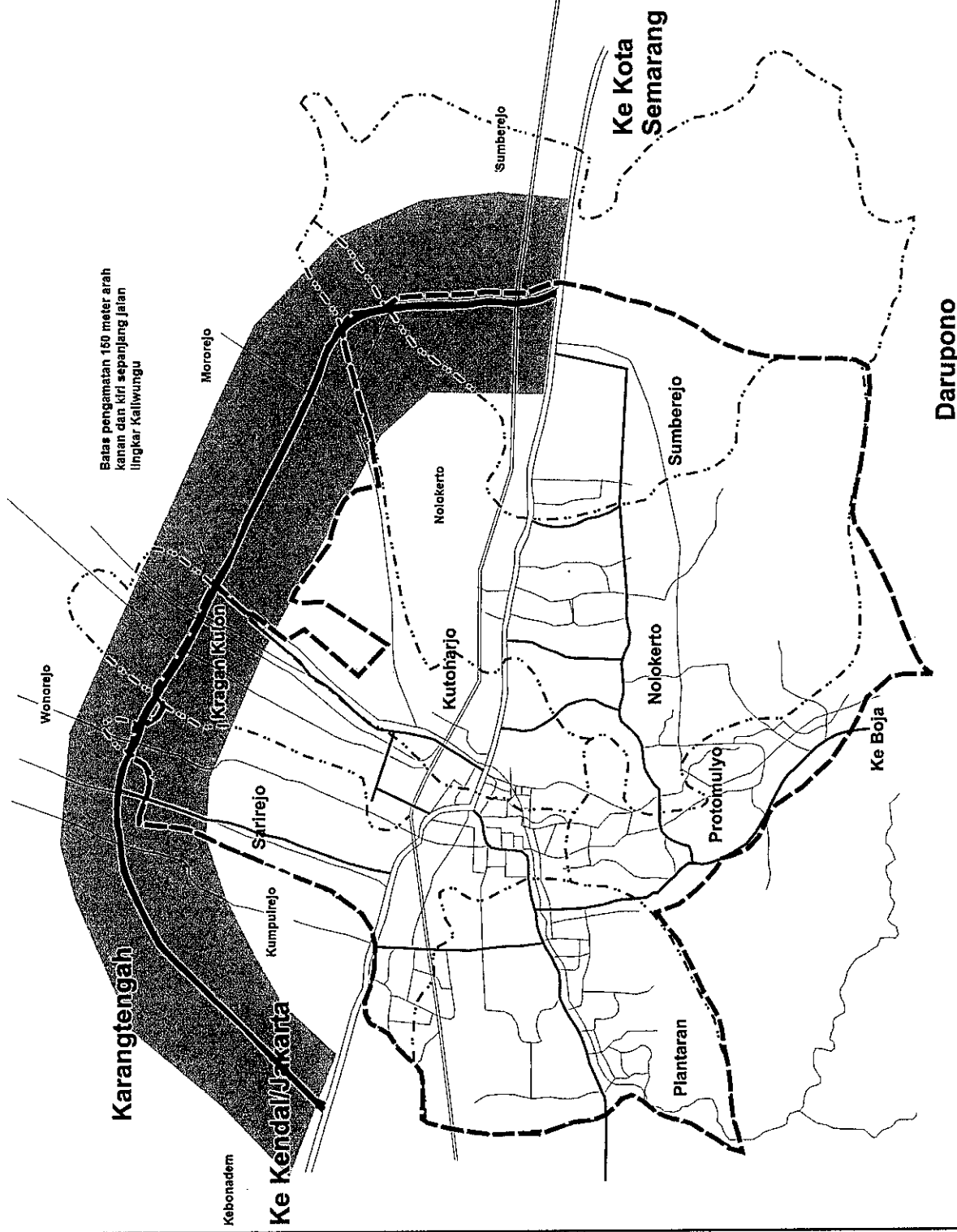


SKALA



NOMOR GAMBAR

1



Kabupaten Kendal yang meliputi 10 desa di Kecamatan Kaliwungu (Desa Sumberejo, Nolakerto, Kutoharjo, Mororejo, Krajan Kulon, Wonorejo, Sarirejo, Karang Tengah, Kumpulrejo) dan 1 desa di Kecamatan Brangsong (Desa Kebon Adem) Kabupaten Kendal .

Adapun yang menjadi wilayah sasaran studi adalah wilayah desa yang berada di sepanjang jalan lingkar yang telah mendapatkan pelayanan adanya jalan lingkar dan dengan lebar pengamatan 150 meter dari tepi jalan kanan – kiri sepanjang jalan lingkar yaitu 8,1 Km sehingga luas pengamatan sejumlah = $150 \text{ m} \times 2 \times 8.100 = 2.430.000 \text{ m}^2 = 243 \text{ Ha}$

1.5. Kerangka Pemikiran

Pemikiran dimunculkannya penelitian tentang analisis keberadaan jalan Lingkar terhadap perubahan peruntukan lahan (studi kasus di sepanjang jalan Lingkar Kaliwungu) ini didasarkan dari hasil pengamatan di wilayah studi bahwa diketahui di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu terdapat peningkatan aktivitas yang digunakan untuk kegiatan komersial, pom bensin, rumah makan, kawasan industri, bengkel, permukiman terutama dipinggiran jalan sepanjang jalan lingkar, sedangkan awalnya daerah tersebut merupakan lahan pertanian. Dengan adanya peningkatan perubahan lahan dari pertanian menjadi non pertanian maka telah terjadi penutupan permukaan tanah yang dipergunakan bangunan, hal ini menghambat air untuk meresap kedalam tanah secara langsung dan akan mengakibatkan air limpasan / run off daerah tersebut serta lingkungan akan terkena imbasnya. Secara faktual dilapangan kondisi lapangan fasilitas untuk saluran / drainase di sepanjang jalan lingkar sangat minim hanya mengandalkan pada saluran terbuka yaitu air buangan mengalir secara bebas karena dilapangan ketersediaan lahan cukup luas. Apabila hal ini dibiarkan lambat laun di kawasan sepanjang jalan lingkar kondisi lingkungan akan mengalami perubahan rona lingkungan.

Sebagai langkah awal dalam mengatasi permasalahan tersebut yaitu dengan melakukan pendataan berapa jumlah lahan yang mengalami perubahan peruntukan

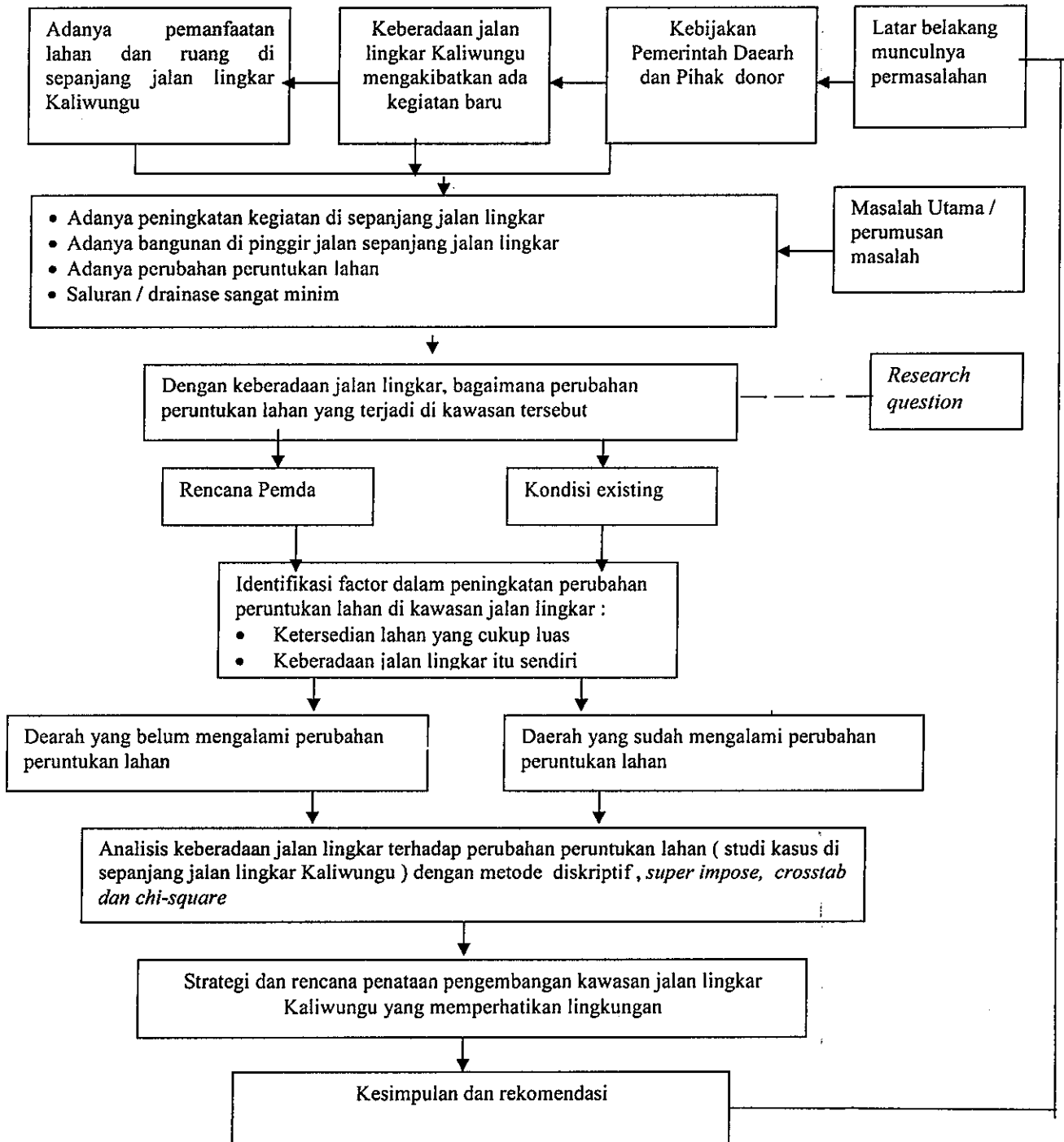
lahan dari pertanian ke non pertanian yang sudah terjadi kawasan sepanjang jalan lingkar, prasarana dan sarana untuk lingkungan bagaimana kondisinya

Selanjutnya hasil analisis diatas digunakan sebagai bahan masuk dalam pengambilan kebijaksanaan oleh pemerintah daerah dalam perencanaan penataan tata guna lahan dan penataan utilitas kawasan sepanjang jalan lingkar.

Penjelasan lebih sistematis tentang uraian kerangka pemikiran seperti dijelaskan diatas dapat dilihat pada bagan berikut ini.

Gambar. 1. 2

KERANGKA PEMIKIRAN



1.6. Metode Pelaksanaan Penelitian

1.6.1. Pendekatan Studi

Metodologi sangat dibutuhkan untuk mengkaji suatu kondisi sebagai suatu proses dalam pelaksanaan penelitian. Sedangkan analisis digunakan untuk menentukan/ memperkirakan perkembangan kegiatan/daerah penelitian pada masa yang akan datang. Penelitian yang dilaksanakan ini merupakan penelitian survei (Nasir M, 1983) Penelitian survei yaitu penyelidikan yang dilakukan untuk memperoleh fakta – fakta dari gejala-gejala yang ada dan mencari keterangan-keterangan secara faktual tentang kondisi lingkungan yang ada dari suatu daerah, dimana salah satu kegunaan penelitian ini adalah untuk mengetahui gejala-gejala perubahan yang terjadi dilapangan setelah keberadaan jalan lingkar terutama pada perubahan peruntukkan lahan .

Penelitian tentang analisis keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukkan lahan dalam studi kasus di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu Kabupaten Kendal ini akan menggunakan beberapa pendekatan, sebagai berikut :

1. Pendekatan Normatif

Pendekatan ini dilakukan untuk menilai sejauhmana kondisi yang terjadi dilapangan tentang perubahan lahan untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh melalui penilaian terhadap faktor-faktor atau variabel yang mempengaruhi terjadi perubahan peruntukkan lahan dan pelanggaran penggunaan lahan di rencana jalur lambat jalan lingkar berdasarkan (normatif) dan teori yang telah ada.

2. Pendekatan Komperatif/ Perbandingan.

Pendekatan ini digunakan untuk memadukan/ membandingkan hasil penilaian terhadap kondisi eksisting dari masing-masing faktor perubahan peruntukkan lahan dengan kondisi ideal yang seharusnya diterapkan berdasarkan pedoman toeri dan standar yang ada untuk digunakan sebagai bahan masukan dalam penataan tata guna lahan dan tata ruang di sepanjang jalan lingkar. Adapun hasil

penelitian perbandingan tersebut selanjutnya diterjemahkan kedalam penilaian sebagai upaya standarisasi data sebelum dilakukannya pengolahan data.

Secara gairs besar pelaksanaan penelitian ini adalah meliputi tahapan sebagai berikut :

- a. Melakukan kajian literatur dengan memasukkan teori, *referensi*, hasil studi, makalah, artikel untuk menentukan pengaruh perubahan peruntukkan lahan dengan memperhatikan lingkungan.
- b. Melakukan survey primer dan sekunder untuk memperoleh data-data mengenai kondisi eksisting penggunaan lahan pada kawasan jalan lingkar Kaliwungu dan masing-masing sumber data dengan mengacu pada variabel dan indikator yang ditentukan.
- c. Selanjutnya melakukan penilaian pada masing-masing variabel tersebut berdasarkan hasil data yang didapat baik berupa data sekunder maupun primer (*observasi*) lapangan dan quesioner untuk kebutuhan penentuan variabel dan indikator-indikator yang dominan melalui penilaian metode analisis.
- d. Menilai pengaruh perubahan peruntukkan lahan dengan menggunakan metode *super impose dan analisis crostab, chi-square, Kendell's, Spearman corelation* sehingga diketahui daerah – daerah yang berpengaruh berdasarkan tingkar pengaruh .
- e. Merumuskan hasil temuan studi kebeberapa indikator yang dominan yang mempengaruhi perubahan peruntukkan lahan dan tata ruang, prioritas daerah penelitian pada pinggir jalan dengan lebar 150 meter kanan dan kiri sepanjang jalan lingkar Kaliwungu serta berdasarkan pengaruh perubahan peruntukkan lahan dan ruang beserta indikator yang membentuknya.
- f. Merumuskan kesimpulan dan rekomendasi berdasarkan pada hasil yang diperoleh dari temuan studi.

1.6.2. Metode Pengumpulan Data

Masalah, tujuan dan hipotesa penelitian untuk sampai pada suatu kesimpulan harus didukung oleh data yang relevan. Relevansi data dengan variabel penelitian didasari oleh metode pendekatan masalah yang relevan (Sumaatmadja, 1988).

Data merupakan gambaran tentang suatu keadaan atau persoalan yang dikaitkan dengan tempat dan waktu yang merupakan dasar suatu perencanaan dan merupakan alat bantu dalam pengambilan keputusan. Dalam perencanaan, data berperan sebagai masukan yang akan diolah menjadi informasi yang jelas. Dari informasi tersebut kemudian dianalisa sehingga menghasilkan output untuk penentuan rencana lebih lanjut. Dapat disimpulkan bahwa data merupakan dasar atau titik tolak dalam menentukan arah untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Dalam penelitian ini data yang diperlukan diperoleh melalui survey lapangan, wawancara dan kuesioner (data primer) dan dari data yang telah dipublikasikan (data sekunder).

Pengertian dari masing-masing data tersebut adalah :

1. Data primer.

Merupakan sumber data yang langsung diperoleh dari responden melalui penyebaran kuesioner, pengamatan langsung dilapangan maupun wawancara langsung.

Data yang dikumpulkan meliputi karakteristik dan jumlah lahan yang mengalami perubahan peruntukkan lahan, aktivitas / kegiatan yang terjadi lapangan, pelanggaran lahan di rencana jalur lambat, pengaruh yang mempengaruhi terjadinya perubahan lahan di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu, dan lembaga yang menangani, peran serta yang telah dilakukan.

2. Data Sekunder.

Merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung yaitu berupa buku, literatur, kajian ilmiah, dokumen, dari instansi, Dinas yang berkaitan dengan kegiatan penelitian. Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini antara lain berupa kondisi fisik wilayah penelitian, kondisi lapangan yang terjadi di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu (perubahan peruntukkan lahan, pelanggaran di lahan rencana jalur lambat jalan lingkar dan aktivitas / kegiatan yang ada di sepanjang jalan lingkar) serta aspek-aspek yang mempengaruhi.

1.6.3. Teknik Sampling.

Sampel adalah sebagian populasi yang diamati dalam penelitian atau dengan kata lain sampel adalah individu yang diselidiki dalam penelitian. Sampel diperlukan untuk mengefisienkan waktu, tenaga dan biaya. Dalam studi ini sampel dibutuhkan penyebaran kuesioner kepada responden. Hasil penyebaran kuesioner kepada responden melalui sampel yang dianggap dapat mewakili kondisi populasi di kawasan studi.

Teknik sampling yang akan digunakan adalah teknik random sampling, yaitu teknik sampling yang setiap anggota dari populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi anggota sampel (Kartono, 1986), sehingga hasilnya dapat menggambarkan kondisi umum (*digenalisasi*).

Sampel dikumpulkan dengan jalan membagi-bagi populasi atau kelompok-kelompok tertentu. Kemudian ditentukan para anggota sample dari setiap kelompok, sehingga setiap kelompok terwakili dalam sample. Bentuk status dalam studi ini berupa analisis keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukkan lahan (studi kasus di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu).

Tidak ada aturan yang tegas tentang jumlah sampel yang disyaratkan untuk suatu penelitian dari populasi yang tersedia. Juga tidak ada batasan yang jelas tentang apa yang dimaksud dengan sampel yang besar dan jumlah yang kecil. Sampel yang besar belum tentu menjamin mutu hasil penelitian. Yang penting

sampel harus representatif, artinya mewakili keseluruhan populasi agar dapat diambil kesimpulan berupa generalisasi (Nasution, 2001).

Dalam penentuan jumlah sampel yang diambil, digunakan rumusan sebagai berikut (Pasaribu, 1983) ;

$$n = \frac{N}{Nd + 1}$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel , N = Jumlah populasi , d = Derajat kecermatan (*level of significant*)

Dalam studi ini nilai derajat kecermatan yang diambil adalah sebesar 12 % (Harry King dalam Husain Umar, 2001 derajat kecermatan antara 0 – 15 %).

Tabel I. 1

Kelompok sarana prasarana yang mempengaruhi

| No. | Kelompok sarana prasarana | Jumlah Populasi | Jumlah Sampel |
|-----|---|-----------------|---------------|
| 1. | Utiliti (Jalan, drainase, sungai, listrik, Air bersih, telpon,) | 5 | 3 |
| 2. | Perumahan/ permukiman | 3 | 2 |
| 3. | Kawasan Industri | 4 | 4 |
| 4. | Perdagangan | 4 | 3 |
| 5. | Perkantoran | 4 | 2 |
| 6. | Pendidikan | 3 | 2 |
| 7. | Rumah makan | 4 | 2 |
| 8. | Penginapan | 4 | 2 |
| 9. | Pelabuhan / darmaga | 3 | 3 |
| 10. | SPBU | 4 | 2 |
| 11. | Luas lahan yang tersedia | 4 | 5 |
| | J u m l a h | 42 | 30 |

1.6.4. Metode Analisis.

Metode analisis merupakan suatu metode yang digunakan untuk mengolah data dari hasil kompilasi. Tahap analisis ini digunakan untuk merangkum semua masalah dan program rencana dari tiap sektor kegiatan untuk dituangkan secara global. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini merupakan analisis diskriptif kuantitatif dan kualitatif, metode *super impose*, metode *cross tab* dan *chi-square*. Adapun tahapan dan fungsi masing-masing metode secara garis besar adalah sebagai berikut :

1. Metode Diskriptif kuantitatif dan Kualitatif

Metode diskriptif kualitatif dan kuantitatif digunakan untuk menganalisis kondisi eksisting di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu, serta menjabarkan atau mendiskripsikan hasil analisis dari penggunaan metode *super impose* sehingga menjadi jelas maksudnya. Selain itu juga digunakan untuk menerangkan data-data yang membutuhkan penjabaran dan penjelasan.

Analisis yang menggunakan metode diskriptif kualitatif terutama pada aspek pengaturan perencanaan, sedangkan metode kuantitatif digunakan untuk bahasan pada aspek pengaruh keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukkan lahan dan persepsi serta dukungan masyarakat.

2. Metode *Super Impose*.

Metode *Super Impose* adalah metode yang menggambarkan kondisi eksisting yang terjadi di lapangan yang di peta-petakan berdasarkan beberapa aspek / kondisi dari awal sampai akhir penelitian, yang hasil akhir untuk mengetahui daerah mana yang paling rawan mengalami perubahan.

3. Metode Crosstab dan chi-square

Metode tabulasi silang adalah metode yang menggunakan uji statistik untuk mengidentifikasi dan mengetahui korelasi dua variabel (Gasperz, 1998). Analisis *cross tabulation* ini digunakan untuk mengetahui preferensi mengenai karakteristik terpadu. Analisis yang dilakukan dengan membandingkan keadaan sebelum jalan lingkar dibangun dan sesudah. Variabel-variabel sebelum dan

sesudah pembangunan jalan lingkar dapat dilihat pada tabel dibawah. Analisis dengan menggunakan metode *cross tabulation* melalui beberapa tahapan, antara lain :

1). Entri Data

Data untuk analisis *cross tabulation* ini diperoleh dari hasil kuesioner, dengan variabel yang akan ditabulasikan untuk masing-masing pengguna yang berbeda, mengingat aktivitas yang dilakukan berbeda, sehingga kebutuhannya juga berbeda.

a. Variabel sebelum ada jalan lingkar Kaliwungu

Variabel yang akan ditabulasi silang untuk mengetahui preferensi karakteristik responden dengan jumlah responden 30 adalah :

- X₁ : Dukungan Masyarakat
- X₂ : Sikap masyarakat terhadap rencana pembangunan jalan lingkar
- X₃ : Informasi masyarakat mengenai pembangunan jalan lingkar.
- X₄ : Kondisi lingkungan
- X₅ : Ketersediaan air bersih
- X₆ : Kemudahan akses masuk pada jalan lama (dalam kota Kaliwungu)
- X₇ : Sarana transportasi umum yang ada
- X₈ : Kondisi sarana jalan
- X₉ : Keberadaan Jalan Penghubung
- X₁₀ : Harga tanah sebelum pembangunan jalan lingkar

b. Variabel sesudah pembangunan jalan lingkar

Variabel yang akan ditabulasi silang untuk mengetahui preferensi karakteristik responden dengan jumlah responden 30 adalah :

- X₁ : Harga Tanah sesudah pembangunan jalan lingkar
- X₂ : Kelancaran transportasi
- X₃ : Kemudahan akses masuk jalan lingkar Kaliwungu
- X₄ : Waktu tempuh

X₅ : Sikap masyarakat terhadap bangunan baru dipinggir jalan pasca pembangunan jalan lingkar

X₆ : Kenyamanan tinggal

X₇ : pengaruh terhadap peningkatan pendapatan

X₈ : Konversi lahan pertanian

X₉ : jenis perubahan lahan

X₁₀ : Dampak terhadap kerusakan lingkungan

Entri data pada analisis ini menggunakan data yang diperoleh dari hasil kuesioner yang diolah dengan SPSS dan menggunakan kategori sebagai berikut :

TABEL I. 2

**KATEGORI PER VARIABEL HASIL KUISIONER PREFERENSI MASYARAKAT
(SEBELUM PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR KALIWUNGU)**

| NO. | VARIABEL | KATEGORI |
|-----|---|---|
| 1. | Sikap masyarakat terhadap keberadaan jalan lingkar | A(1) : Setuju B(2) : Kurang Setuju C(3): Tidak Setuju D(4) : Lainnya |
| 2. | Kesediaan masyarakat terlibat dalam pembangunan jalan lingkar | A(1) : Ya B(2) : Tidak |
| 3. | Informasi adanya rencana pembangunan jalan lingkar | A(2) : Tidak Tahu B(1) : Sudah Tahu |
| 4. | Kondisi lingkungan | A(5) : Sangat Kumuh B(4) : Kumuh C(3) : Cukup Bersih D(2) : Bersih E(1) : Sangat Bersih |
| 5. | Ketersediaan air bersih | A(1) : Selalu Terpenuhi B(2) : Jarang Terpenuhi C(3) : Kadang-kadang Terpenuhi D(4) : Tidak Terpenuhi |
| 6. | Kemudahan akses masuk ke jalan lama dalam kota Kaliwungu | A(1) : Lancar B(2) : Sangat mudah macet C(3) : Cukup mudah macet D(4) : Tidak mudah macet E(5) : Sangat macet |
| 7. | Sarana transportasi umum yang ada | A(1) : Kendaraan pribadi |

| NO. | VARIABEL | KATEGORI |
|-----|-----------------------------|---|
| | | B(2) : Truk C(3) : Kendaraan roda 2 D(4) : Mikrolet / angkot E(5) : Bus |
| 8. | Kondisi sarana jalan | A(1) : Sangat Bagus B(2) : Bagus C(3) : Cukup D(4) : Kurang Bagus E(5) : Sangat Kurang Bagus |
| 9. | Keberadaan jalan penghubung | A(1) : Ada B(2) : Belum Ada C(3) : Sebagian D(4) : Lainnya |
| 10. | Harga tanah | A(1) : < Rp. 10.000,00 / m ² B(2) : Rp. 10.000,00 – Rp. 50.000,00 C(3) : Rp. 50.000,00 – Rp. 100.000,00 D(4) : > Rp. 100.000,00 |

Sumber : Peneliti

TABEL I. 3

**KATEGORI PER VARIABEL HASIL KUISIONER PREFERENSI MASYARAKAT
(SESUDAH JALAN LINGKAR KALIWUNGU)**

| NO. | VARIABEL | KATEGORI |
|-----|---|---|
| 1. | Harga Tanah | A(1) : Naik > Rp. 100.000,- B(2) : Tidak Naik (Rp. 50.000 s/d Rp.100.000 C(3) : Tetap (= Rp. 50.000,-) D(4) : Sebagian (= Rp. 100.000,-) E(5) : Lainnya (< Rp. 50.000,-) |
| 2. | Kelancaran transportasi | A(1) : Ya B(2) : Tidak C(3) : Sebagian D(4) : Lainnya |
| 3. | Kemudahan akses masuk ke jalan lingkar Kaliwungu | A(1) : Sangat mudah B(2) : Mudah C(3) : Cukup mudah D(4) : Tidak mudah |
| 4. | Waktu tempuh dari ujung jalan lingkar dengan pangkal jalan lingkar dengan kecepatan rata-rata 40 km/ jam | A(1) : 30 menit B(2) : 25 menit C(3) : 20 menit D(4) : 15 menit |

| NO. | VARIABEL | KATEGORI |
|-----|---|---|
| | | E(5) : 10 menit |
| 5. | Sikap masyarakat terhadap bangunan baru dipinggir jalan pasca pembangunan jalan lingkar | A(1) : Ya setuju B(2) : Tidak setuju C(3) : Sebagian setuju D(4) : Lainnya |
| 6. | Kenyamanan tinggal | A(1) : Ya (nyaman) B(2) : Tidak (nyaman) C(3) : Sebagian (nyaman) D(4) : Lainnya |
| 7. | Pengaruh terhadap peningkatan pendapatan | A(1) : Ya B(2) : Tidak |
| 8. | Konvensi lahan pertanian ke non pertanian | A(1) : Ada B(2) : Tidak ada |
| 9. | Jenis perubahan lahan | A(1) : Rumah tinggal B(2) : Industri C(3) : Pom bensin D(4) : Warung makan E(5) : Bengkel F(6) : Lainnya |
| 10. | Dampak terhadap kerusakan lingkungan | A(1) : Ya B(2) : Tidak |

Sumber : Peneliti.

1.7 Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian akan berisi 4 bab dengan beberapa sub bab didalamnya. Antara bab yang satu dengan lainnya dan antara sub bab dalam bab yang sama tidak terpisah satu dengan lainnya, tetapi merupakan satu kesatuan yang utuh.

Bab. I. Pendahuluan.

Berisi tentang latar belakang, rumusan masalah sehingga perlu dimunculkannya Analisis keberadaan jalan Lingkar terhadap perubahan peruntukan lahan (studi kasus di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu) Kabupaten Kendal. Tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup, baik ruang lingkup materi maupun ruang lingkup wilayah (spasial) dimana penelitian ini dilaksanakan. Dalam bab ini juga ditampilkan kerangka pemikiran penelitian analisis keberadaan jalan Lingkar

terhadap perubahan peruntukan lahan (studi kasus di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu) Kabupaten Kendal dan sistematika penulisannya.

Bab. II. Pembangunan dan Lingkungan

Dalam bab ini dibahas teori-teori atau pengertian yang berkaitan dengan penelitian, antara lain mengenai karakteristik Pembangunan Jalan lingkar dan lingkungan

Bab. III. Gambaran Umum Wilayah Studi Jalan Lingkar Kaliwungu

Dalam bagian ini diuraikan mengenai gambaran lokasi penelitian yang meliputi peruntukan lahan dan tata ruang, luas wilayah, kondisi fisik, kondisi sarana prasarana di wilayah studi dan aspek – aspek lain yang berkaitan dengan penelitian

Bab. IV. Analisis Keberadaan jalan Lingkar (Studi Kasus di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu) Kabupaten Kendal

Dalam bab ini dijelaskan mengenai hasil pengolahan data yang telah dilakukan, sehingga dapat diketahui analisis keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukkan lahan (studi kasus di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu), persepsi masyarakat mengenai keberadaan jalan lingkar dan kawasan yang mengalami perubahan peruntukkan lahan yang paling besar serta analisis strategis pengembangan kawasan jalan lingkar Kaliwungu yang memperhatikan lingkungan.

Bab. V. Penutup

Dalam bab ini merupakan kesimpulan dan rekomendasi

BAB II

PEMBANGUNAN JALAN dan LINGKUNGAN

2.1. Pengertian

2.1.1. Pembangunan

Pengertian pembangunan adalah suatu proses sosial yang bersifat integral dan menyeluruh, baik berupa pertumbuhan ekonomi maupun perubahan sosial demi terwujudnya masyarakat yang lebih makmur. Dalam pelaksanaannya, proses pembangunan itu berlangsung melalui suatu siklus produksi untuk mencapai suatu konsumsi dan pemanfaatan segala macam sumber daya dan modal, seperti sumber daya alam, sumber daya manusia, sumber keuangan, permodalan dan peralatan yang terus menerus diperlukan dan perlu ditingkatkan. Dalam mencapai tujuan dan sasaran pembangunan, dapat timbul efek sampingan berupa produk-produk bekas dan lainnya yang bersifat merusak atau mencemarkan lingkungan sehingga secara langsung dan tidak langsung membahayakan tercapainya tujuan pokok pembangunan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat.

Peningkatan pembangunan, pemeliharaan kestabilan ekonomi, sosial dan ekologi harus berjalan serasi dan bersama-sama, artinya pembangunan hendaknya bersifat terpadu antara segi ekonomi, sosial dan ekologi dengan tujuan menggunakan ekologi dalam perencanaan pembangunan meliputi : meningkatkan mutu pencapaian pembangunan dan meramalkan sebelumnya pengaruh aktifitas pembangunan pada sumber daya dan proses – proses alam lingkungan yang lebih luas.

Hal ini mengandung maksud bahwa penelitian ekologis sebelum ada pembangunan adalah untuk mengetahui kerusakan sebelumnya yang mungkin timbul yang disebabkan oleh tindakan tertentu pada lingkungan. Namun kegiatan pembangunan selalu mengurangi kemampuan daya dukung lahan (Supardi. I, 1994).

Sehingga dapat disimpulkan bahwa pembangunan selalu menimbulkan perubahan terhadap lingkungan, lingkungan binaan manusia pasti akan mempengaruhi rona lingkungan sedangkan besaran perubahan terhadap lingkungan

sangat tergantung dari besarnya kegiatan pembangunan yang dilakukan, apakah mempunyai nilai positif terhadap kehidupan manusia atau justru mempunyai nilai negatif terhadap kehidupan manusia. Demikian halnya pembangunan jalan lingkaran Kaliwungu, apakah juga akan menimbulkan perubahan terhadap lingkungan atau tidak termasuk pengaruh-pengaruh yang lain, sedangkan pembangunan yang mempunyai dampak positif adalah pembangunan yang tidak mengorbankan generasi yang akan datang (konsep pembangunan berkelanjutan).

Pembangunan jalan lingkaran Kaliwungu bertujuan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang terjadi di daerah Pantura (Surabaya – Semarang – Kendal – Jakarta) disamping itu diharapkan dapat meningkatkan perekonomian lintas regional. Jalan lingkaran Kaliwungu memiliki status jalan negara dan berfungsi sebagai jalan arteri primer. Disamping itu pembangunan (Sudharto P. Hadi, 2000) adalah Pembangunan memiliki makna ganda. Tipe pembangunan yang pertama lebih berorientasi pada pertumbuhan ekonomi dimana fokusnya adalah pada masalah kuantitatif dari produksi dan penggunaan sumber daya, Tipe kedua, pembangunan yang lebih memperhatikan pada perubahan dan pendistribusian barang-barang dan peningkatan hubungan sosial. Tipe yang kedua lebih berorientasi pada pembangunan sosial dimana fokusnya pada kualitatif dan pendistribusian perubahan dalam struktur dari masyarakat yang diukur dari berkurangnya diskriminasi dan eksploitasi serta meningkatnya kesempatan yang sama dan distribusi yang seimbang dari keuntungan pembangunan pada keseluruhan komponen masyarakat. Untuk Pembangunan suatu kota yang berorientasi pertumbuhan ekonomi diperlukan suatu perencanaan kota yang matang dalam penataan pemanfaatan tata guna lahan dan tata ruang. Yang dimaksud dengan rencana kota adalah rencana pengembangan kota yang disiapkan secara teknis dan non teknis, baik yang ditetapkan Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah yang merupakan rumusan kebijaksanaan pemanfaatan muka bumi wilayah kota termasuk ruang diatas dan dibawahnya serta pedoman pengarah dan pengendalian bagi pelaksanaan pembangunan kota (RUTRK Kaliwungu Tahun 1998-2010). Penataan tata guna lahan sangat diperlukan dalam merencanakan pembangunan kota,

penataan tata guna lahan merupakan usaha untuk menata letak proyek-proyek pembangunan baik yang diprakarsai pemerintah maupun pihak swasta dengan daftar skala prioritas, sehingga tertib penggunaan tanah dapat tercapai dan peraturan perundangan dapat dihormati (Johara T Jayadinata, 1992), disamping itu kemampuan lahan suatu wilayah juga harus diperhatikan dan menjadi bahan pertimbangan dalam perencanaan suatu kota. Kemampuan lahan merupakan salah satu unsur yang diperlukan dalam menyusun perencanaan penggunaan lahan, selain tanah, kesesuaian lahan dan penutup lahan, serta mempertimbangkan keadaan sosial ekonomi daerah. Lahan dapat diklasifikasi menurut sistematik dan pengelompokkannya ke dalam beberapa kategori berdasarkan sifat penghambat yang sulit dirubah dalam penggunaan lahan dan menetapkan bentuk lahan yang sesuai dengan perlakuan pengelola agar digunakan untuk waktu yang tidak terbatas (Arsyad, 1982).

2.1.2. Jalan

Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukkan bagi lalu lintas (Undang-undang No. 13 Th. 1980 tentang Jalan), sedangkan jalan arteri primer adalah suatu prasarana perhubungan darat yang menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua dan memiliki ciri – ciri dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien (Undang-undang No.13 Th. 1980 tentang Jalan). Disamping itu yang dimaksud dengan jalan lingkar adalah suatu prasarana perhubungan darat yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua yang merupakan jalan alternatif untuk mengurangi kepadatan lalu lintas.

2.1.3. Lingkungan

Lingkungan adalah kondisi fisik maupun non fisik pada suatu wilayah. Perubahan lahan yang merupakan lingkungan binaan yang cepat merupakan tantangan bagi manusia, untuk menjaga fungsi lingkungan hidup agar tetap normal sehingga daya dukung kelangsungan hidup manusia di bumi ini tetap lestari dan kesehatan masyarakat tetap terjamin. Oleh karenanya perlu ditumbuhkan strategi baru untuk meningkatkan dan memelihara kesehatan masyarakat yakni :

- a. Didasarkan atas kebutuhan masyarakat ;
- b. Ditujukan pada kehendak masyarakat ;
- c. Didasarkan pada prinsip-prinsip ilmiah dan dilaksanakan secara manusiawi

(Yuli S.S, 1996).

Masalah – masalah lingkungan di negara kita sudah banyak yang mengakibatkan kerusakan lingkungan akibat perubahan peruntukan lahan yang dilakukan manusia mulai meningkat pula seperti adanya pembangunan industri, perumahan, jalan, pelabuhan dan berbagai pembangunan fisik lainnya. Dapat dikatakan bahwa kegiatan itu pada suatu sisi menguntungkan sebagian orang (pemrakarsa kegiatan atau beberapa orang lainnya) tetapi pada sisi lain merugikan banyak orang terutama mereka yang terkena dampak (Sudharto P Hadi, 2000). Semua kegiatan yang dilakukan manusia bisa dicapai berkat teknologi yang dikembangkan dengan akal dan pikiran manusia. Namun kehadiran lingkungan buatan manusia seperti timbulnya kota, jalan raya, kawasan industri, perumahan, pelabuhan, mematahkan keseimbangan, keselarasan dan kelestarian yang semula terdapat dalam lingkungan alam. Perkembangan lingkungan buatan telah menghasilkan produk sampingan yang meningkat dalam jumlah dan kadar sehingga tidak terkendali. Perubahan pemanfaatan tanah pertanian menjadi non pertanian yang digunakan untuk kepentingan pembangunan dewasa ini ramai dibicarakan orang.

Dalam rangka mewujudkan pembangunan berwawasan lingkungan, menurut Jacob, 1986 diperlukan empat syarat yang meliputi pemenuhan kebutuhan dasar (*the fulfilment of human needs*), pemeliharaan lingkungan (*maintenance of ecological*

integrity), keadilan sosial (*social equity*) dan kesempatan menentukan nasib sendiri (*self detemination*). Dengan kata lain pembangunan berkelanjutan menghendaki adanya perlindungan dan pemihakan bagi penduduk miskin didalamnya masyarakat lokal, demokratisasi, transparansi, serta perlindungan fungsi lingkungan.

BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI DI SEPANJANG JALAN LINGKAR KALIWUNGU

3.1. Gambaran Umum

Kecamatan Kaliwungu secara administrasi merupakan bagian dari Kabupaten Kendal dan merupakan Ibukota Kecamatan Kaliwungu, terletak 21 Km dari Kota Propinsi Jawa Tengah (Kota Semarang. Secara Regional letak Kecamatan Kaliwungu cukup strategis karena berbatasan dengan kota Semarang / Kecamatan Tugu Kota Semarang) dan berada pada jalur transportasi darat utama di daerah Pantura Semarang – Jakarta. Luas wilayah Kecamatan Kaliwungu 10770 Ha yang terdiri dari 15 desa yang meliputi :

Tabel.III.- 1

Jumlah Desa di Kecamatan Kaliwungu dan Luas wilayah

| No. | Desa | Luas | No | Desa | Luas |
|-----|---------------|---------|-----|--------------|----------|
| 1. | Kedungsuren | 2400 ha | 9. | Sarirejo | 133 ha |
| 2. | Darupono | 2222 ha | 10. | Krajan Kulon | 216 ha |
| 3. | Protomulyo | 225 ha | 11. | Kutoharjo | 231 ha |
| 4. | Magelung | 800 ha | 12. | Nolokerjo | 519 ha |
| 5. | Plantaran | 271 ha | 13. | Sumberejo | 788 ha |
| 6. | Sukomulyo | 278 ha | 14. | Mororejo | 1435 ha |
| 7. | Kumpulrejo | 125 ha | 15. | Wonorejo | 1205 ha |
| 8. | Karang Tengah | 120 ha | | Jumlah | 10770 ha |

Sumber data : BPS kabupaten Kendal

Sedangkan untuk wilayah pengamatan meliputi 9 Desa yang berada di Kecamatan Kaliwungu (Desa Sumberejo, Mororejo, Wonorejo, Nolakerto, Kutoharjo, Sarirejo, Karang Tengah, Krajan Kulon, Kumpulrejo) dan 1 Desa di Kecamatan Brangsong yaitu Desa Kebon Adem. Untuk batasan luas pengamatan

yaitu dari pinggir/ tepi jalan lingkar sejauh 150 meter arah kiri dan kanan dengan panjang pengamatan sepanjang jalan lingkar Kaliwungu yaitu 8.1 km dan total lahan yang diamati seluas 2.430.000 m² atau 243 Ha.

Secara geografis letak jalan lingkar Kaliwungu terletak pada 101° 13' - 110° 18' Bujur Timur dan 6° 32' - 6° 58' Lintang Selatan . Batas – batas wilayah meliputi Sebelah Utara laut Jawa, Sebelah Selatan Kecamatan Kaliwungu, Sebelah Barat Kecamatan Brangsong, Sebelah Timur Kecamatan Tugu Kota Semarang. Ketinggian tanah 0 - 4,5 meter dpl (diatas permukaan laut). Wilayah di bagian selatan merupakan daerah tertinggi, dan terendah ada pada bagian utara (wilayah pantai). Dengan tingkat kemiringan yang landai ini menyebabkan sebagian wilayah rawan dengan daerah genangan air hujan pada musim penghujan Oktober – April dan musim kemarau pada bulan April - Oktober. Suhu udara berkisar antara 26 – 32 derajat Celcius setiap bulan disepanjang tahun dan curah hujan rata – rata dalam lima tahun terakhir sebanyak 2.00 mm/th. namun pada tahun 2003 perubahan curah hujan cukup besar. Pola aliran sungai (hidrologi), berdasarkan pengamatan dilapangan, kondisi hidrologi di Kota Kaliwungu secara kuantitas cukup baik. Dalam usaha untuk memenuhi kebutuhan air bersih, penduduk selain memanfaatkan air bersih dari PDAM juga telah memanfaatkan sumur gali dan sungai. Sedangkan untuk pengairan lahan pertanian selain memanfaatkan air hujan juga telah memanfaatkan air sungai. Kondisi awalnya sebelum ada jalan lingkar Kaliwungu, kawasan tersebut merupakan lahan pertanian yang cukup subur dan sebagian area pertambakan

3.2. Tinjauan Pola Penggunaan lahan dan Tata Ruang

Penggunaan lahan dan ruang di kawasan jalan lingkar Kaliwungu di bagi menjadi 2 jenis penggunaan, yaitu : wilayah terbangun dan wilayah pengembangan, untuk wilayah terbangun, dengan fungsi penggunaan lahan untuk pekarangan/ bangunan, sedangkan wilayah pengembangan, dengan fungsi penggunaan lahan untuk pertanian dan tambak. Kondisi awal sebelum adanya jalan lingkar Kaliwungu

adalah pertanian subur dan sebagian daerah tambak. sedangkan kondisi selengkapnya tentang penggunaan tanah untuk wilayah Kecamatan Kaliwungu sebelum ada jalan lingkar Kaliwungu adalah :

Tabel.III – 2
Penggunaan Lahan di 9 Desa Kecamatan Kaliwungu dan 1 Desa di
Kecamatan Brangsong

| No | Jenis Penggunaan | Luas (ha) | Keterangan |
|----|------------------|-----------|------------|
| 1. | Tanah Sawah | 1572 ha | |
| 2. | Tanah Pekarangan | 910 ha | |
| 3. | Tanah Tegalan | 1573 ha | |
| 4. | Tambak dan Kolam | 1486 ha | |
| 5. | Lain-lain | 1643 ha | |
| | Jumlah | 7184 ha | |

Sumber data : Monografi desa Th 1994 Kab. Kendal

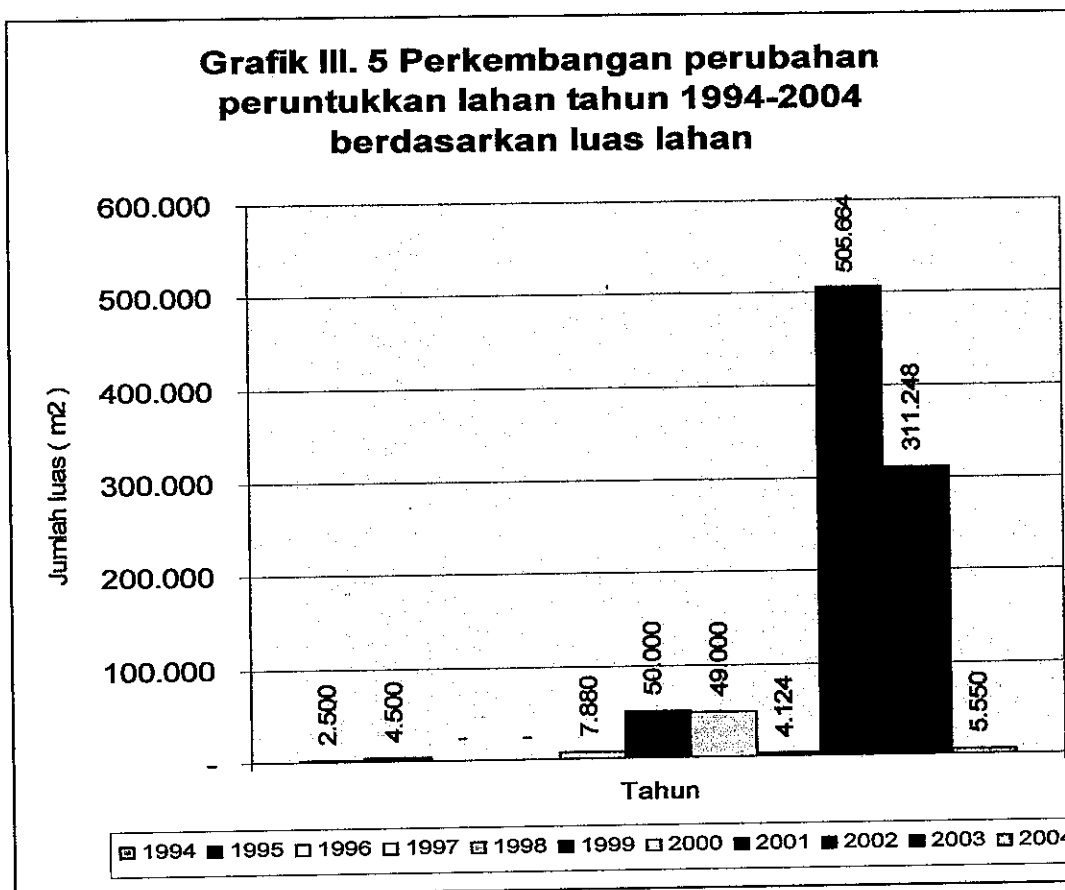
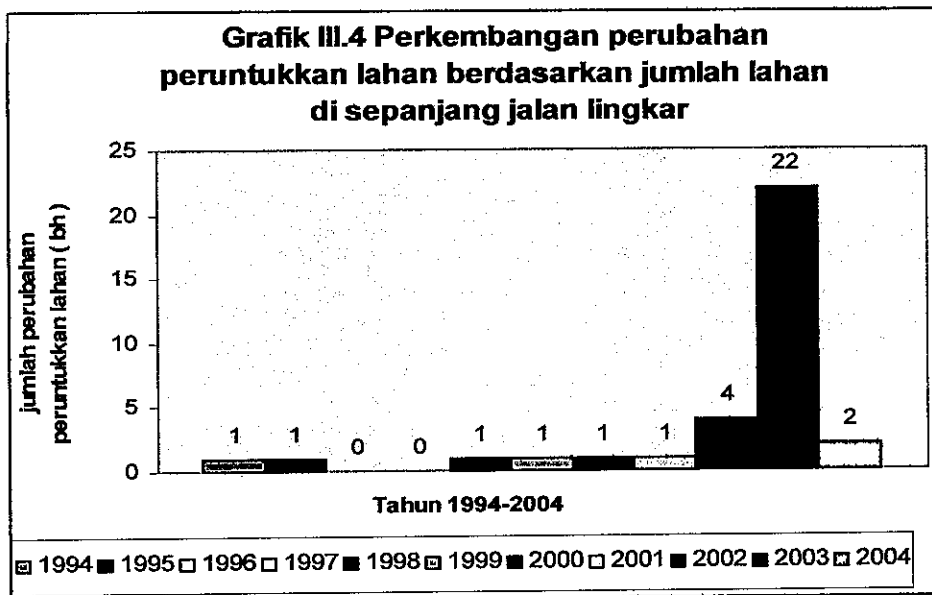
Namun setelah adanya jalan lingkar Kaliwungu perubahan peruntukan lahan yang terjadi di sepanjang jalan lingkar sebanyak 34 bidang dari lahan pertanian ke non pertanian mulai tahun 1994 sampai dengan tahun 2004 sebagaimana yang tertuang dalam tabel. III - 3 Perubahan penggunaan lahan setelah adanya jalan lingkar Kaliwungu, sedangkan yang sudah mendapat Ijin Mendirikan Bangunan sebanyak 4 yaitu PT. Adi Karya untuk kantor perwakilan, PT. Sun Motor untuk gudang, SPBU Sundoro, SPBU Andi, Bengkel dan yang dalam proses pengajuan IMB yaitu rumah makan Sakinah serta bengkel

Tabel III.-3

Perubahan penggunaan lahan yang terjadi di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu

| N0. | Kondisi awal peruntukan | dirubah | Dimanfaatkan | Luas |
|------------|------------------------------------|------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
| 1. | Tanah pertanian/sawah | Non pertanian | Gudang | 88.997 m2 |
| 2. | Tanah pertanian/sawah | Non pertanian | SPBU | 24.875 m2 |
| 3. | Tanah pertanian/sawah | Non pertanian | Rumah makan | 4.430 m2 |
| 4. | Tanah pertanian/sawah | Non pertanian | Kawasan Industri | 244.050 m2 |
| 5. | Tanah pertanian/sawah | Non pertanian | Bengkel/workshop | 54.114 m2 |
| 6. | Tanah pertanian/sawah | Non pertanian | Jalan akses Pelabuhan | 480.000 m2 |
| 7. | Tanah pertanian/sawah | Non pertanian | Kantor perwakilan PT.Hutama Karya | 10.000 m2 |
| 8. | Tanah pertanian/sawah | Non pertanian | Gudang tiang pancang | 16.000 m2 |
| 9. | Tanah pertanian/sawah | Non pertanian | Perumahan | 12.500 m2 |
| 9. | Tanah pertanian/sawah | Non pertanian | Liar tanpa ijin | 5.500 m2 |
| | Jumlah | | | 940466 m2 atau 94,0466 Ha |

Sumber data : Kantor Badan Pertanahan Kab. Kendal Th. 2004.



Dari grafik III.4 dan grafik III.5 nampak perubahan lahan yang paling besar pada tahun 2002 dengan luasan 505.664 m² sedangkan jumlah bidang tanah yang mengalami perubahan paling banyak pada tahun 2003 sebanyak 22 bidang tanah dan perubahan peruntukkan lahan yang paling banyak terjadi yaitu di Desa Mororejo 8 bidang, Wonorejo 6 bidang, Sumberejo 9 bidang, Krajan kulon 3 bidang, Karang Tengah 2 bidang, Nolakerto 4 bidang, Kumpulrejo 2 bidang, total keseluruhan perubahan lahan setelah adanya jalan lingkar sebanyak 34 bidang yang tersebar di 7 desa yang ada di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu.

Berdasarkan RUTRK Kota Kecamatan Kaliwungu, untuk kawasan jalan lingkar Kaliwungu sebagian lahan dan ruang yang belum terbangun tersebut akan direncanakan untuk dikembangkan guna mendukung kegiatan regional, pengembangan perdagangan, jasa, kawasan industri, permukiman dan sebagian lagi akan tetap dipertahankan.

Secara umum kegiatan di kawasan jalan lingkar Kaliwungu dan kota Kaliwungu pada masa akan datang, akan dikategorikan dalam kegiatan :

Kegiatan perkantoran/ pemerintahan, kegiatan perdagangan/jasa, industri, permukiman, industri kecil/ pasar, rumah tangga yang tidak mengganggu lingkungan dan kegiatan perhubungan angkutan darat.

Namun keberadaan jalan Lingkar Kaliwungu untuk pengalihan fungsi lahan dari sektor pertanian menjadi non pertanian sudah mulai muncul di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu. Kebijakan tata ruang di Kawasan jalan lingkar Kaliwungu telah disusun bersamaan pembangunan jalan lingkar Kaliwungu pada tahun 1994, Kebijakan tersebut telah mempertimbangkan ketersediaan lahan, keterkaitan antar kegiatan, fungsi dan peran kawasan, potensi dan permasalahan yang ada pada lokasi tersebut.

Kota Kaliwungu perkembangannya sangat dipengaruhi oleh adanya jalan lingkar Kaliwungu sebagai jalan arteri primer dan jalan dalam kota Kaliwungu sebagai jalan arteri sekunder yang melintasi pusat kota. Fungsi jalan lingkar Kaliwungu sebagai jalan arteri primer untuk mengurangi kepadatan lalu lintas yang

ada dipusat Kota Kaliwungu yang merupakan daerah permukiman, perdagangan, jasa serta kawasan industri.

Dengan kondisi eksisting yang ada menunjukkan bahwa keberadaan jalan lingkar Kaliwungu merupakan prasarana perhubungan darat yang cukup vital untuk mendukung kegiatan lokal serta regional, disamping itu masih dipengaruhi dengan keberadaan pertemuan kegiatan lokal di Kota Kaliwungu, dengan demikian perlu adanya pedoman kebijaksanaan dan strategi pengaturan kegiatan disepanjang jalan lingkar Kaliwungu. Ini merupakan masalah yang cukup serius di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu pada khususnya dan pada umumnya Kota Kaliwungu Kabupaten Kendal.

Untuk mendukung perkembangan daerah terbangun di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu akibat peningkatan aktivitas dan kebutuhan lahan di daerah terbangun di kawasan jalan lingkar Kaliwungu harus diatur penggunaan lahan untuk menjaga agar lingkungan binaan yang dibentuk oleh manusia tidak merugikan lingkungan alam sekitarnya.

3.3 Tinjauan Kependudukan

Perkembangan fisik di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu yang terus berkembang dari tahun ke tahun juga telah mendorong bertambahnya jumlah penduduk di kawasan jalan lingkar dan Kota Kaliwungu. Berdasarkan data yang ada, menunjukkan bahwa jumlah penduduk di kawasan jalan lingkar Kaliwungu dan Kota Kecamatan Kaliwungu dari tahun 1996 – 2003 dan proyeksi sampai dengan tahun 2006 tertuang dalam lampiran yaitu tabel. III- 6 Proyeksi jumlah penduduk Kecamatan Kaliwungu Tahun 1996 sampai dengan 2006 .

3.4. Tinjauan sarana dan prasarana transportasi

Karakteristik jalan Lingkar Kaliwungu pada hakekatnya adalah untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang ada di wilayah Pantura (Surabaya – Semarang – Jakarta)dan khususnya di Kota Kaliwungu Kabupaten Kendal, karena

didalam Kota Kaliwungu sering terjadi kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh adanya kegiatan pasar yang dekat dengan jalan raya, adanya kegiatan tahunan yaitu syawalan, adanya perlintasan kereta api, juga lebar badan jalan yang tidak mendukung jumlah kendaraan yang lewat di ruas jalan lama / jalan arteri (jalan negara Kaliwungu – Semarang). Dengan dasar pertimbangan tersebut maka kebijaksanaan Pemerintah Pusat merencanakan pembangunan jalan lingkar Kaliwungu dengan biaya dari APBN, Loan IBRD 4054 IND (program SURIP / Strategic Urban Road Infrastructure Project), pertimbangan yang lainnya adalah ketersediaan lahan, keterkaitan antar kegiatan, kekakuan dan keluwesan kegiatan, fungsi dan peran kawasan, potensi serta permasalahannya.

Fungsi jalan Lingkar Kaliwungu yang merupakan jalan arteri primer adalah untuk menghindari kemacetan lalu lintas yang terjadi di pusat kota (dalam kota Kaliwungu), untuk mengurangi beban lalu lintas yang ada di dalam kota Kaliwungu, untuk menunjang kelancaran lalu lintas di Pantura (Surabaya - Semarang – Jakarta), mempercepat waktu tempuh Semarang – Jakarta, menjaga dan memelihara kegiatan transportasi di dalam kota, sebagai jalan alternatif.

Peran jalan Lingkar Kaliwungu adalah menunjang kelancaran transportasi lokal dan regional dijalur Pantura, juga memberi andil yang besar terhadap distribusi antar moda dan jasa serta berbagai aspek ekonomi.

Keberadaan jalan lingkar Kaliwungu maka sistem jaringan jalan kota Kaliwungu akan membentuk pola jaringan jalan, sehingga jalan lingkar Kaliwungu akan sebagai sumbunya di Central Bussines Distric (CBD). Dengan demikian akan muncul suatu bangkitan (bangkitan perjalanan / *trip generation*). Bangkitan perjalanan (*trip generation*) merupakan suatu jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh zone permukiman, perdagangan, jasa (baik sebagai asal maupun tujuan perjalanan), atau jumlah perjalanan yang dibangkitkan oleh aktivitas pada akhir perjalanan di zone non permukiman (seperti pusat perdagangan, industri dan sebagainya). Dari pengertian tersebut, kemudian lahir dua istilah yang berkaitan

dengan pengertian bangkitan perjalanan (trip generation), yaitu produksi perjalanan (trip production) dan tarikan perjalanan (trip attraction).

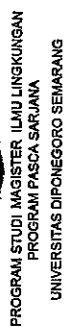
3.5. Waktu Tempuh

Kondisi jalan lingkar Kaliwungu yang baik dengan lebar badan jalan 15 meter untuk dua arah dan median tengah 1,5 meter dengan panjang jalan lingkar 8,1 Km telah mampu mengatasi kemacetan lalu lintas di lokal maupun regional sehingga dapat meningkat arus antar moda. Dengan adanya jalan lingkar Kaliwungu waktu tempuh ke Semarang lebih cepat daripada sebelum adanya jalan lingkar. Perbedaan waktu tempuh antara jalan lingkar Kaliwungu dengan jalan di dalam kota Kaliwungu sangat mencolok sekali terutama pada jam-jam sibuk yaitu jika lewat jalan lingkar Kaliwungu sampai perbatasan Kabupaten Kendal dengan Semarang diperlukan waktu 10 menit dengan kecepatan rata-rata 40 km/jam, apabila lewat dalam kota Kaliwungu sampai perbatasan Kabupaten Kendal dengan Semarang diperlukan waktu 15 menit, sehingga ada selisih waktu 5 detik. Dengan adanya selisih waktu tempuh ini maka sangat bermanfaat bagi kehidupan masyarakat terutama penglaju yang bekerja di Semarang dan sekitarnya.

3.6. Tinjauan Utilitas

Dengan adanya jalan lingkar Kaliwungu telah terjadi peningkatan aktivitas atau kegiatan di kawasan tersebut seperti ada pom bensin, rumah makan, bengkel, warung, industri, permukiman, namun peningkatan kegiatan disana tidak diikuti pula adanya peningkatan sarana prasarana seperti saluran / drainase, jaringan PDAM, tempat pembuangan sampah. Kondisi dilapangan bahwa untuk sarana drainase di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu belum disediakan oleh pemerintah, saluran / drainase yang ada merupakan upaya masyarakat / pengusaha sendiri terutama mereka yang melakukan kegiatan usaha di kawasan tersebut. Seharusnya dengan adanya peningkatan kegiatan di kawasan tersebut dengan melakukan

penutupan suatu area/bidang tanah untuk suatu bangunan maka akan mempengaruhi lingkungan di kawasan tersebut.

















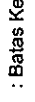
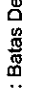
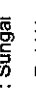
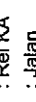

TESIS

ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR
TERHADAP PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN
({ STUDI KASUS DISEPANJANG JALAN LINGKAR)
KABUPATEN KENDAL

PETA

STRUKTUR LAHAN DAN RUANG
JALAN LINGKAR KALIWUNGU DAN SEKITARNYA
TAHUN 2004

KETERANGAN :

- | | |
|---|------------------------------|
|  | : Batas Kecamatan |
|  | : Batas Desa |
|  | : Sungai |
|  | : Rel KA |
|  | : Jalan |
|  | : Jalan Arteri Sekunder |
|  | : Tambak |
|  | : Perkampungan |
|  | : Pusat Kota |
|  | : Jasa |
|  | : Industri |
|  | : Ruang Hijau |
|  | : Eksisting Terbangun |
|  | : Kawasan Industri |
|  | : Perubahan lahan |
|  | : PKL Baru |
|  | : Arah Pergerakan Penduduk |
|  | Sawah |
|  | Garis Rawan Terbangun |

SUMMER

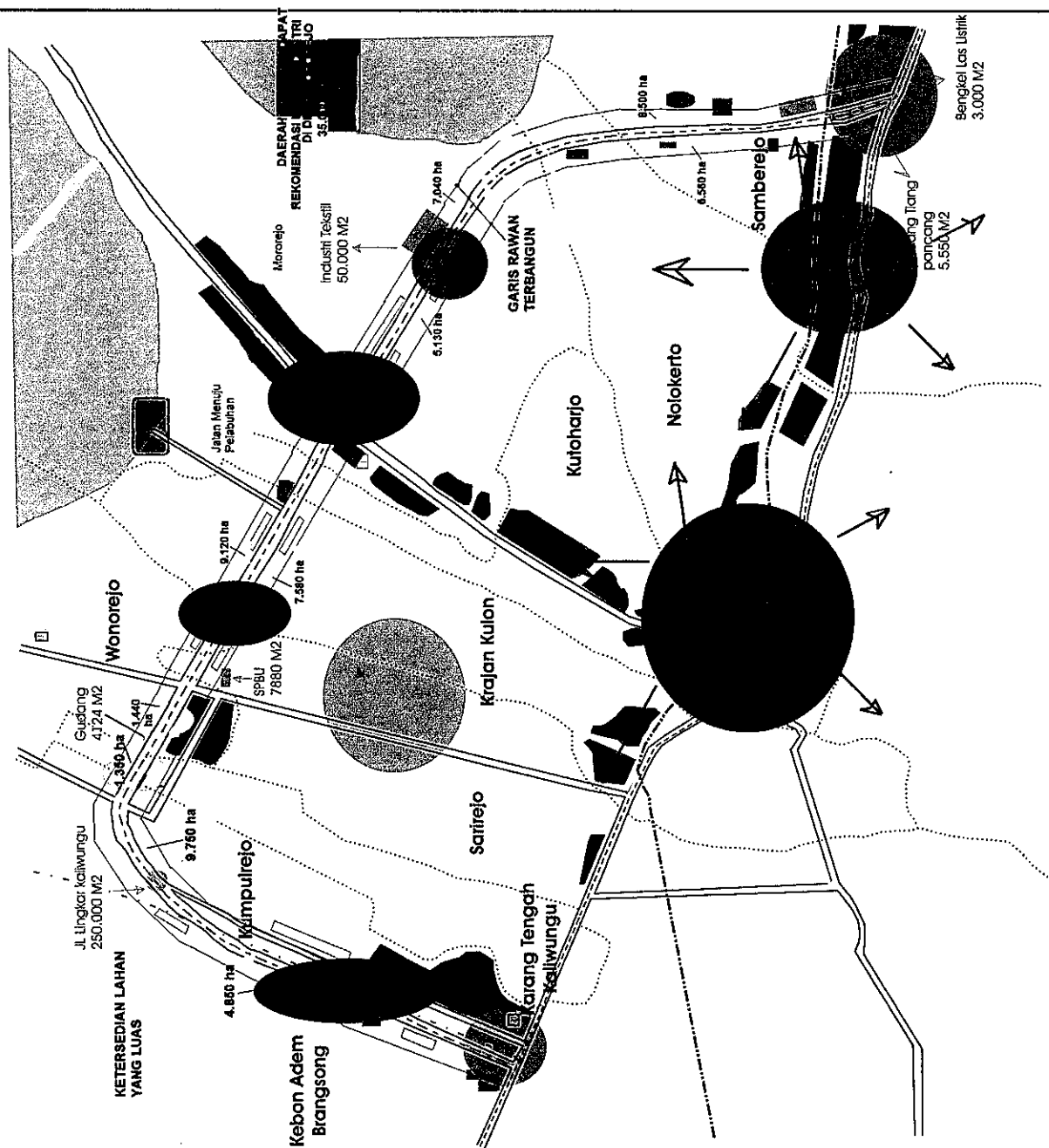
UTARA

RUTRK DAN HASIL ANALISIS 2004

SKALA



2





PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

TESIS

ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR
TERHADAP PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN
STUDI KASUS DI SEPANJANG JALAN LINGKAR KALIWUNGU

PETA

KECENDERUNGAN PERKEMBANGAN
AKTIVITAS DI SEPANJANG JALAN LINGKAR
DARI TAHUN 1994 - 2004

KETERANGAN :

- - - : Batas Kabupaten
- - - : Batas Kota
- - - : Batas Desa
- - - : Jalan
- - - : Sungai
- - - : Rel Kereta Api
- [Pattern] : Perubahan lahan
- [Pattern] : PKL Baru
- [Pattern] : Perkampungan
- [Pattern] : Tambak
- : Kecenderungan Perkembangan
- [Pattern] : Sawah lambat laun akan tergusur

SUMBER

Hasil Analisis

UTARA

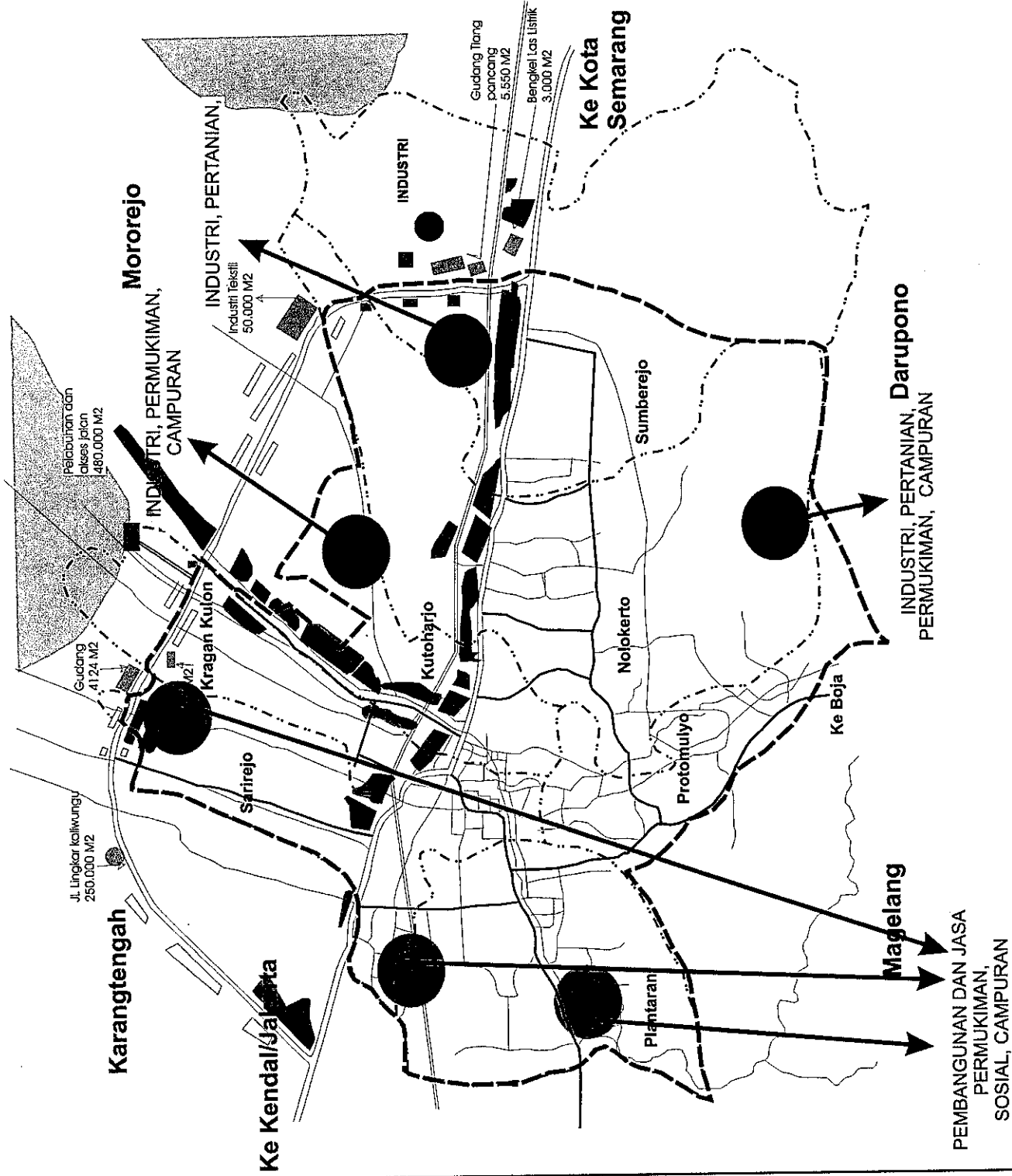


SKALA



NOMOR GAMBAR

3



BAB IV

ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR TERHADAP PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN

A. Analisis Keberadaan Jalan Lingkar Terhadap Perubahan Peruntukan Lahan (Studi Kasus di Sepanjang Jalan Lingkar Kaliwungu) Kabupaten Kendal.

Pada bab ini akan diuraikan mengenai analisis keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukkan lahan (studi kasus di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu) Kabupaten Kendal. Analisis tersebut dimaksudkan untuk mengetahui perubahan peruntukkan lahan yang terjadi akibat adanya jalan lingkar serta keterkaitan terhadap lingkungan di sekitar kawasan. Disamping itu dukungan masyarakat terhadap keberadaan jalan lingkar .

1. Metode *Super Impose*

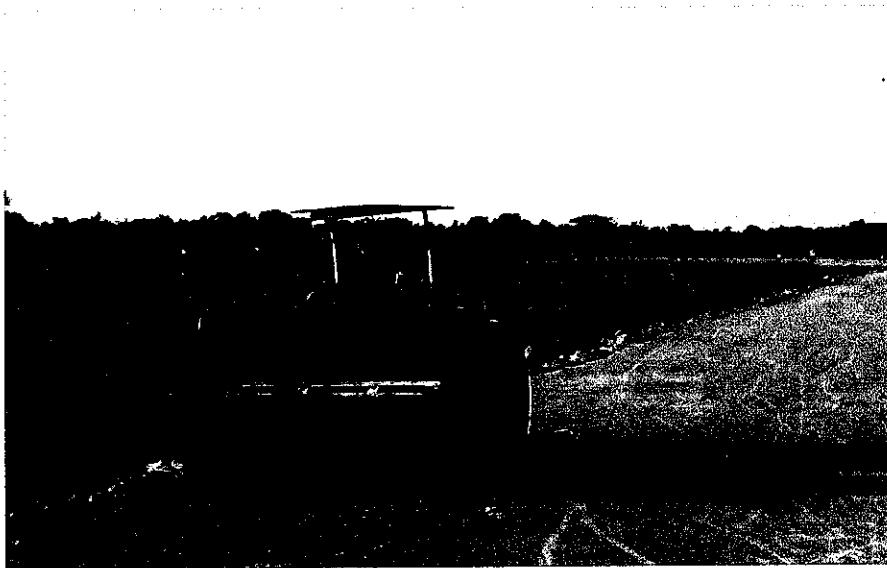
Penggunaan lahan di kawasan jalan lingkar Kaliwungu pada saat ini sebagian besar masih berupa sawah dan sebagian sudah tumbuh beberapa kegiatan pembangunan seperti lingkungan permukiman, pompa bensin, rumah makan, rencana pembangunan kawasan industri, pelabuhan dan jalan aksesnya, bengkel, warung-warung kecil, tempat tambal ban. Berdasarkan hasil pendataan yang dilakukan bahwa perubahan lahan dari pertanian ke non pertanian sudah mencapai 94,046 Ha mulai tahun 1994 sampai dengan tahun 2004 yang dimanfaatkan untuk berbagai macam kegiatan, sedangkan awal pembangunan jalan lingkar Kaliwungu pada tahun 1994 dan perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian selain yang digunakan untuk pembangunan jalan lingkar itu sendiri yang paling pertama adalah relokasi perumahan yang terkena rencana pembangunan jalan lingkar, sebagaimana gambar dibawah ini (gambar 1).



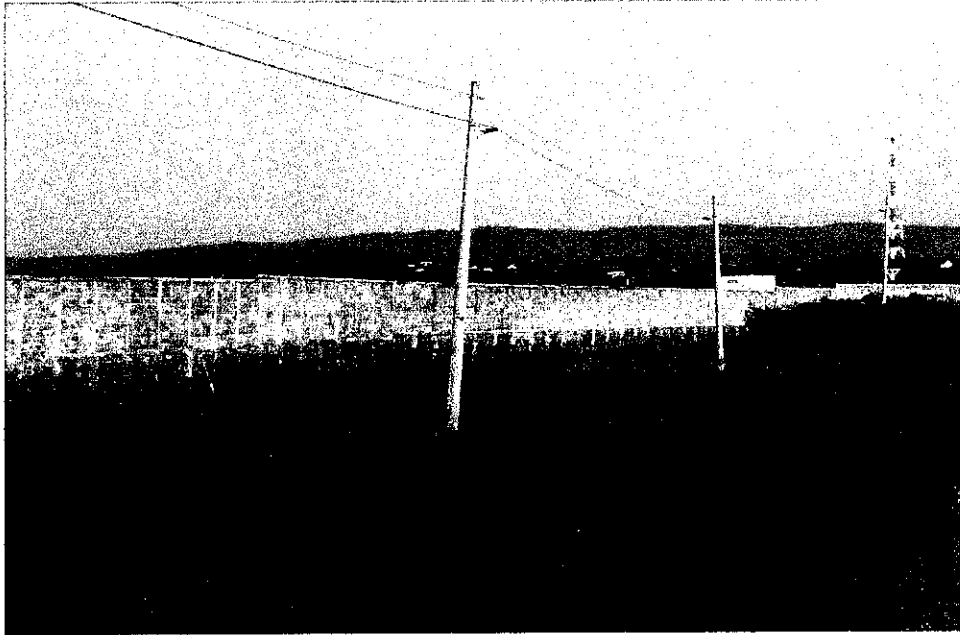
Kemudian diikuti oleh pembangunan – pembangunan yang lain sebagaimana dalam urutan gambar dibawah ini



Gambar 2. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan untuk pompa bensin, mulai tahun 1998 .



Gambar 3. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan untuk gudang, pengurukan pada tahun 2001.



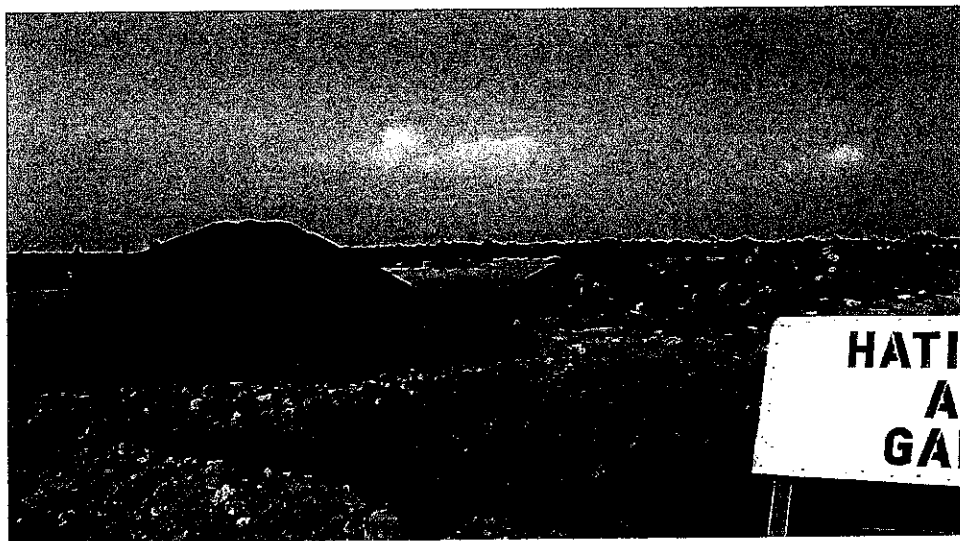
Gambar 4. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan untuk gudang dan industri (PT.Sun Motor), pembangunan mulai tahun 2001 dan 2002



Gambar 5. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan pembangunan pelabuhan dan jalan akses, mulai tahun 2002



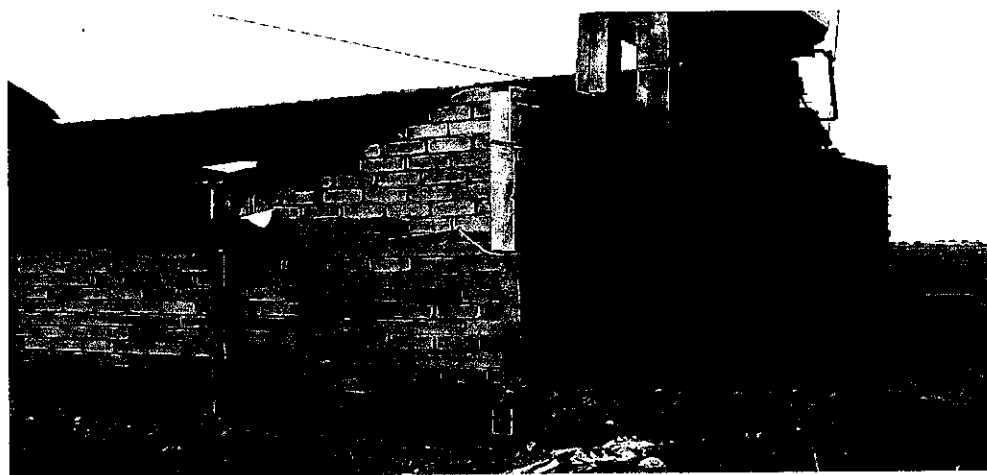
Gambar 6. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan untuk gudang dan kantor perwakilan PT. Adhi Karya pada tahun 2003 dan 2004.



Gambar 7. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan untuk rencana SPBU, sedang dalam proses pembangunan pada tahun 2004.



Gambar 8. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan untuk rencana rumah makan, mulai pembangunan pada tahun 2003.



Gambar 9. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan untuk usaha bebek, ijin IMB ditolak karena melanggar ROI jalan lingkar, pembangunan tahun 2003.



Gambar 10. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan untuk usaha warung makan kecil, ijin IMB ditolak karena melanggar ROI jalan lingkar, keberadaanya mulai tahun 2002.



Gambar 11. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan untuk usaha warung dan tambal ban, belum mengajukan ijin perubahan peruntukan lahan dan juga ijin IMB.

Dari gambar 1 sampai dengan gambar 11 nampak jelas bahwa perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu telah terjadi. Untuk lengkapnya dapat dilihat pada peta 4.1 Perubahan peruntukkan lahan di kawasan jalan lingkar Kaliwungu mulai tahun 1994 sampai dengan tahun 2004. Sedangkan tren yang paling menonjol perubahan peruntukkan lahan adalah pada tahun 2002 dan 2003 sebagaimana dapat dilihat pada grafik III. 5 Perkembangan perubahan peruntukkan lahan tahun 1994-2004 berdasarkan luasan lahan pada halaman 30. Selama 10 tahun yaitu mulai 1994 samapai dengan 2004 di sepanjang jalan lingkar telah mengalami perubahan peruntukan lahan seluas 94,046 Ha dari luas wilayah pengamatan sebesar 243 Ha berarti selama 10 tahun perubahan peruntukan lahannya hampir mencapai $\pm 39 \%$, jika diprediksikan perubahan peruntukkan lahan yang terjadi di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu setiap tahunnya adalah 9,4 Ha. Perubahan peruntukan lahan ini sudah dalam kondisi yang cukup serius / mengawatirkan karena hampir mencapai 39 % dari luas pengamatan terutama yaitu pada daerah yang berdekatan dengan jalan / tepi jalan sedangkan desa yang paling banyak mengalami perubahan peruntukan lahan adalah desa Sumberejo, Mororejo, Wonorejo



PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG










TESIS



ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR
TERHADAP PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN
STUDI KASUS DI SEPANJANG JALAN LINGKAR KALIWIWU
KABUPATEN KENDAL

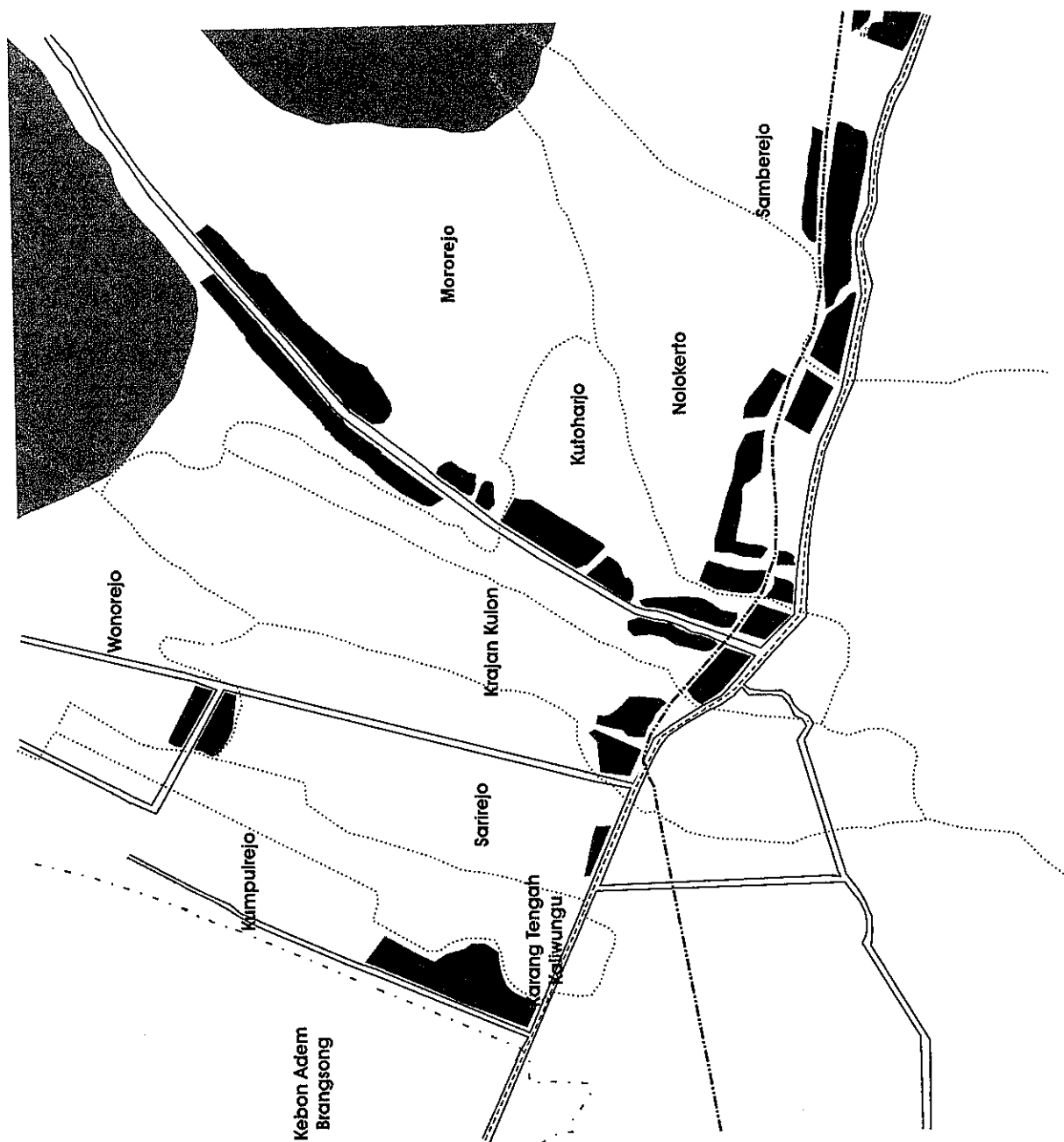
PETA

TATA GUNA LAHAN SEBELUM ADA JALAN
LINGKAR KALIWIWU
TAHUN 1983

KETERANGAN :

-  : Batas Kecamatan
-  : Batas Desa
-  : Sungai
-  : Rel KA
-  : Jalan
-  : Jalan Arteri Sekunder
-  : Tambak
-  : Perkampungan
-  : Sawah

| SUMBER | UTARA |
|---|---|
| KANTOR PERTANAHAN KABUPATEN KENDAL |  |
| SKALA | NOMOR GAMBAR |
|  | 4 |





PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

TESIS

ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR JALAN LINGKAR
TERHADAP PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN
STUDI KASUS DI REPAJANG JALAN LINGKAR KALIWUNGU
KABUPATEN KENDAL

PETA

PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN
SETELAH ADANYA JALAN LINGKAR KALIWUNGU
MULAI TAHUN 1994 - 2004

KETERANGAN :

- : Batas Kecamatan
- : Batas Desa
- : Sungai
- : Rel KA
- : Jalan
- : Jalan Arteri Sekunder
- : Tambak
- : Perkampungan
- : BLK
- : SD
- : SMP
- : Masjid
- : Pom Bensin
- : PKL Baru
- : Perubahan lahan
- : Perubahan lahan

SUMBER

Hasil Analisis

UTARA

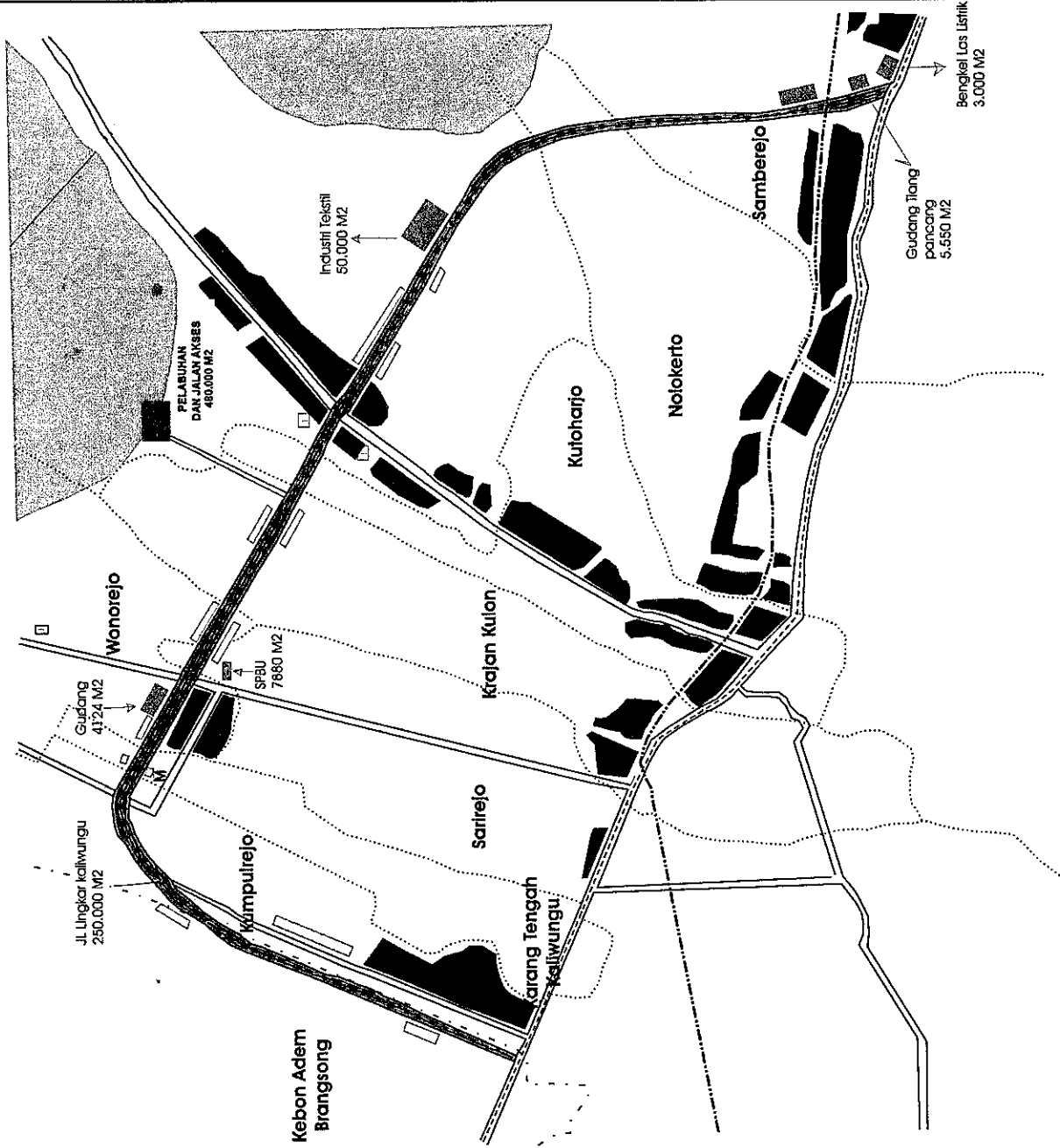


SKALA



NOMOR GAMBAR

4.1.1





PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU LINGKUNGAN
PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG

TESIS

ANALISIS KEBERADAAN JALAN LINGKAR TERHADAP
PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN
STUDI KASUS DI SEPAHAN JALAN LINGKAR NALIWUNGU
KABUPATEN KENDAL

PETA

PERUBAHAN PERUNTUKAN LAHAN
DI KAWASAN JALAN LINGKAR KALIWIUNGU
MULAI TAHUN 1984 - 2004

KETERANGAN :

- : Batas Kecamatan
 - : Batas Desa
 - : Sungai
 - : Rel KA
 - : Jalan
 - : Jalan Arteri Sekunder
 - : Tambak
 - : Perkampungan
 - : BLK
 - : SD
 - : SMP
 - : Masjid
 - : Pom Bensin
 - : PKL Baru
 - : Pembinaan lahan
 - : Sawah
- Cardi pantausa pada daerah yang mengalami perubahan lahan dan data ruang

SUMBER

Hasil Analisis

UTARA

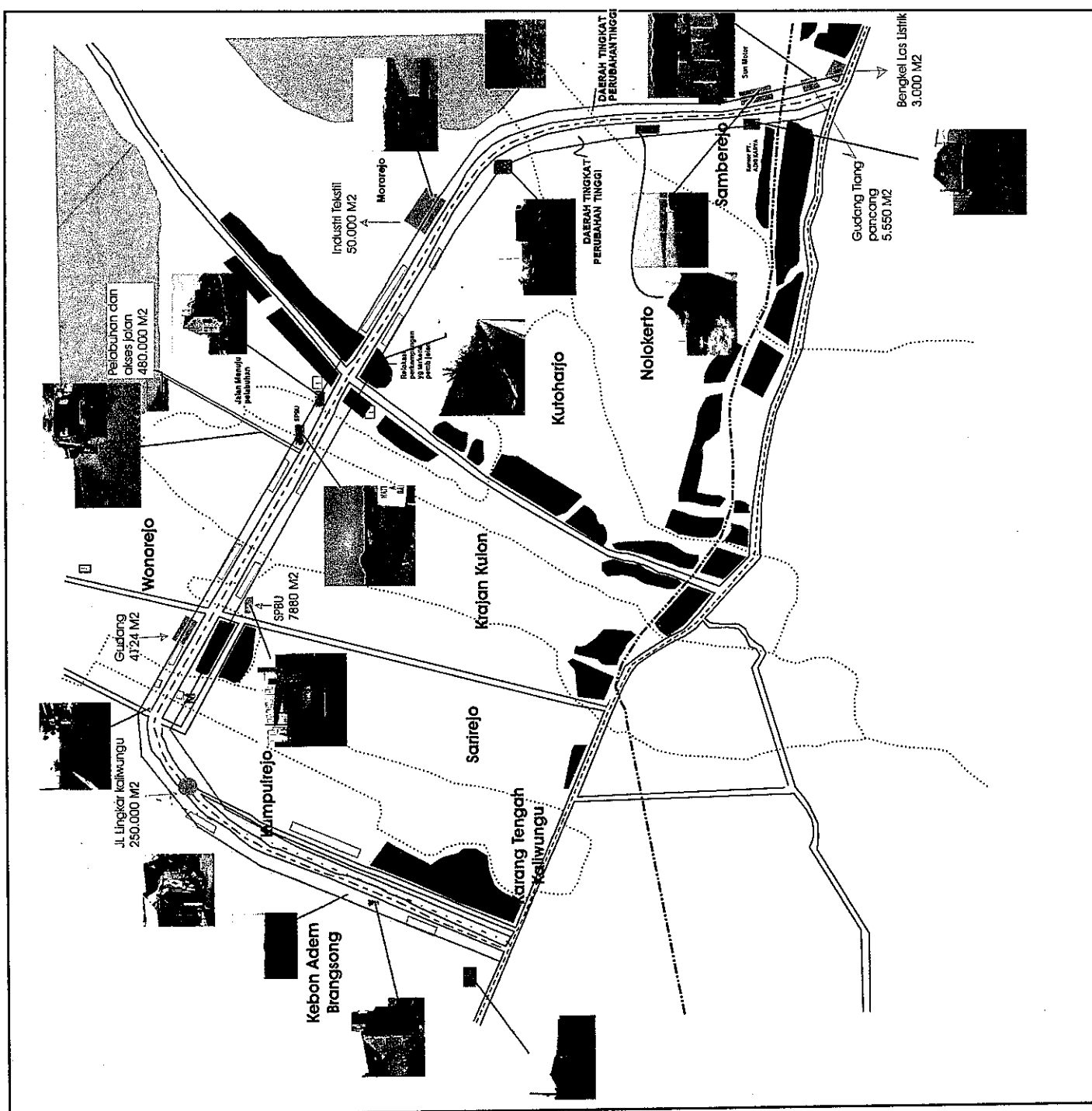


SKALA

0 0.2 0.4 0.6 Km

NOMOR GAMBAR

4.1.2



2. Metode Diskriptif

Metode diskriptif kualitatif ini digunakan untuk menganalisis kondisi eksisting di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu dan berdasarkan hasil penelitian ini terhadap karakteristik responden masyarakat terhadap perubahan peruntukkan lahan meliputi pemimpin formal, pemimpin non formal, masyarakat biasa dan pengusaha di kawasan jalan lingkar. Hasil wawancara dan pengisian kuesioner dengan karakteristik responden dapat dijelaskan dibawah ini

1. Identitas responden untuk keberadaan jalan lingkar Kaliwungu.

a. Pendidikan terakhir

Pendidikan responden dalam penelitian ini dapat dirinci sebagai berikut : 4 orang tamat SD atau sederajat, 13 orang tamat SLTP atau sederajat, dan 13 orang tamat SLTA atau sederajat. Dari hasil pengisian kuesioner 30 responden, maka prosentase pendidikan paling besar adalah tamat SLTA atau sederajat sebesar 43,3 %, hal ini menunjukkan bahwa responden mampu menjawab item-item dalam kuesioner dengan benar.

b. Setuju terhadap keberadaan jalan lingkar Kaliwungu

Kesetujuan terhadap keberadaan jalan lingkar Kaliwungu adalah 29 responden menjawab setuju, 1 responden menjawab sangat setuju, hal ini menggambarkan bahwa semua responden atau 100 % setuju dengan keberadaan jalan lingkar Kaliwungu.

c. Alasan setuju terhadap keberadaan jalan lingkar Kaliwungu

Berdasarkan hasil jawaban responden terdapat 5 responden menjawab setuju karena programnya pemerintah, 21 responden setuju dengan harapan dapat mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Kaliwungu dan menaikkan pendapatan masyarakat, 3 responden dapat mengurangi pengangguran karena akan ada lapangan kerja baru. Hal ini menggambarkan bahwa masing-masing responden mempunyai harapan-harapan yang bervariasi terhadap keberadaan jalan lingkar Kaliwungu tetapi bisa dikatakan 100 % menyatakan setuju terhadap keberadaan jalan lingkar Kaliwungu.

d. Alasan tidak setuju terhadap keberadaan jalan lingkar Kaliwungu

Dari jawaban responden terhadap tulisan kesetujuannya terhadap keberadaan jalan lingkar Kaliwungu sebanyak 30 responden menyatakan setuju, hal ini menggambarkan bahwa ketidaksetujuan terhadap keberadaan jalan lingkar Kaliwungu tidak ada.

e. Jenis pekerjaan yang dimiliki

Dari jawaban responden terdapat 5 responden memiliki pekerjaan sebagai pedagang, 8 responden memiliki pekerjaan sebagai pegawai dan memiliki sawah, 7 responden memiliki pekerjaan sebagai buruh pabrik, 7 responden memiliki pekerjaan sebagai buruh tani, 3 responden memiliki pekerjaan sebagai pengusaha.

2. Identitas responden untuk perubahan peruntukan lahan di jalan lingkar Kaliwungu.

a. Pendidikan terakhir

Pendidikan responden dalam penelitian ini dapat dirinci sebagai berikut : 10 orang tamat SD atau sederajat, 13 orang tamat SLTP atau sederajat, dan 7 orang tamat SLTA atau sederajat. Dari hasil pengisian kuesioner 30 responden, maka prosentase pendidikan paling besar adalah tamat SLTA atau sederajat sebesar 43,3 %, hal ini menunjukkan bahwa responden mampu menjawab item-item dalam kuesioner dengan benar.

b. Setuju terhadap perubahan peruntukan lahan dan ruang di jalan lingkar Kaliwungu

Kesetujuan terhadap perubahan lahan di jalan lingkar Kaliwungu adalah 29 responden menjawab setuju, 1 responden menjawab sangat setuju, hal ini menggambarkan bahwa semua responden atau 100 % setuju dengan ada perubahan peruntukan lahan di jalan lingkar Kaliwungu.

c. Alasan setuju terhadap perubahan peruntukan lahan dan ruang di jalan lingkar Kaliwungu

Berdasarkan hasil jawaban responden terdapat 5 responden menjawab setuju karena dapat membuka lapangan usaha baru, 22 responden setuju dengan harapan dapat meningkatkan pendapatan masyarakat, 3 responden dapat mengurangi pengangguran karena akan ada lapangan kerja baru. Hal ini menggambarkan bahwa masing-masing responden mempunyai harapan-harapan yang bervariasi terhadap keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap perubahan peruntukan lahan tetapi bisa dikatakan 100

% menyatakan setuju terhadap perubahan peruntukan lahan dan ruang di jalan lingkar Kaliwungu.

- d. Alasan tidak setuju terhadap perubahan peruntukan lahan di jalan lingkar Kaliwungu
Dari jawaban responden terhadap tulisan kesetujuannya terhadap perubahan peruntukan lahan dan ruang di jalan lingkar Kaliwungu sebanyak 27 responden menyatakan setuju, dan 2 responden menyatakan tidak setuju karena dapat mengurangi luasan lahan pertanian, 1 responden menyatakan lainnya yaitu perubahan peruntukan lahan di jalan lingkar Kaliwungu harus dibatasi, hal ini dapat digambarkan bahwa ketidak setujuan terhadap perubahan peruntukan lahan di jalan lingkar Kaliwungu karena dapat mengurangi lahan pertanian dan yang lain menyatakan setuju.

- e. Jenis pekerjaan yang dimiliki

Dari jawaban responden terdapat 9 responden memiliki pekerjaan sebagai pedagang, 6 responden memiliki pekerjaan sebagai pegawai dan memiliki sawah, 11 responden memiliki pekerjaan sebagai buruh pabrik, 1 responden memiliki pekerjaan sebagai buruh tani, 3 responden memiliki pekerjaan sebagai pengusaha.

Dari hasil jawaban responden secara keseluruhan dapat dikatakan keberadaan jalan lingkar Kaliwungu yang menumbuhkan adanya kegiatan / aktivitas baru yaitu adanya pompa bensin, warung makan, bengkel, perdagangan, kawasan industri dapat diterima oleh masyarakat karena dapat menyerap tenaga kerja lokal sehingga dapat meningkatkan pendapatan masyarakat di sekitar kawasan jalan lingkar

3. Metode analisis *Chi-Square*

Untuk mengetahui hubungan antara sebelum dan sesudah keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap perubahan peruntukan lahan dan ruang di Kabupaten Kendal, maka digunakan uji beda dengan menggunakan *chi-square* diolah dengan komputer menggunakan program *SPSS* hasilnya sebagai berikut :

1. Analisis keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap perubahan peruntukan lahan di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu Kabupaten Kendal meliputi :

- a. Pengaruh keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukan lahan dapat dilihat pada hasil *crosstab* sebagai berikut :

Tabel 1. *Crosstab Chi-Square Test* perubahan peruntukan lahan.

| | Value | df | Asymp.Sig (2-Sided) |
|------------------------------------|--------|----|----------------------|
| <i>Pearson Chi-Square</i> | 10,400 | 3 | 0,015 |
| <i>Likelihood Ratio</i> | 10,879 | 3 | 0,012 |
| <i>Liner-by-linier Association</i> | 2,894 | 1 | 0,089 |
| <i>N of valid Cases</i> | 30 | | |

Sumber : data terolah

- 1) Tingkat signifikansi

$\alpha = 5\%$, dimana $df = 3$, diperoleh harga χ^2 tabel 7,814

- 2) Kriteria uji *Chi-Square*

Ho diterima apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \leq \chi^2 \text{ tabel}$

Ho ditolak apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \geq \chi^2 \text{ tabel}$

Ho ditolak χ^2 hitung $10,879 \geq \chi^2$ tabel 7,814 berarti ada hubungan kedua variabel

- 3) Hasil pengolahan data

Dari hasil analisis *chi-square* didapat $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ maka *hypotesa* diterima, terdapat hubungan yang berpengaruh antara sebelum dan sesudah keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap perubahan peruntukan lahan.

- 4). Jawaban terhadap *hypotesis*

Perhitungan *chi-square* untuk kriteria keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukan lahan didapat harga, $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ Ho diterima, maka hipotesa diterima yaitu ada pengaruhnya perubahan lahan sebelum dan sesudah setelah adanya jalan lingkar Kaliwungu, perubahan peruntukan lahan sebesar

94,046 Ha dalam 10 tahun (mulai tahun 1994 sampai dengan 2004) dari luas pengamatan sebesar 243 Ha (hampir 39 % dari luas pengamatan)

2. Harga Tanah

- a. Pengaruh antara sebelum dan sesudah keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap harga tanah dapat dilihat pada hasil crosstab sebagai berikut :

Tabel. 2. *Crosstab Chi-Square Test* harga tanah sebelum ada jalan dan sesudah ada jalan.

| | <i>Value</i> | <i>Df</i> | <i>Asymp.Sig (2-Sided)</i> |
|------------------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|
| <i>Pearson Chi-Square</i> | 7,833 | 2 | -0,07 |
| <i>Likelihood Ratio</i> | 8,420 | 2 | -0,19 |
| <i>Liner-by-linier Association</i> | 4,788 | 1 | -0,08 |
| <i>N of valid Cases</i> | 30 | | |

Sumber : data terolah

1) Tingkat signifikansi

$\alpha = 5\%$, dimana $df = 2$, diperoleh harga χ^2 tabel 5,9915

2) Kriteria uji *Chi-Square*

Ho diterima apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \leq \chi^2 \text{ tabel}$

Ho ditolak apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \geq \chi^2 \text{ tabel}$

Ho ditolak $\chi^2 \text{ hitung } 7,833 \geq 5,9915$ berarti ada hubungan kedua variabel

3) Hasil pengolahan data

Dari hasil analisis *chi-square* didapat $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ maka *hypotesa* diterima, terdapat hubungan yang berpengaruh antara sebelum dan sesudah keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap harga tanah.

4) Jawaban terhadap *hypotesis*

Perhitungan *chi-square* untuk kriteria keberadaan jalan lingkar terhadap harga tanah didapat harga, $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ Ho diterima, maka hipotesa diterima yaitu ada pengaruhnya terhadap harga tanah sebelum dan sesudah setelah ada jalan lingkar Kaliwungu. Sebelum ada jalan lingkar harga tanah sebesar Rp. 10.000,- tetapi setelah ada jalan lingkar menjadi Rp. 50.000 sampai dengan Rp. 100.000,-

3. Konvensi harga lahan pertanian

- a. Pengaruh antara sebelum dan sesudah keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap konvensi harga lahan pertanian dapat dilihat pada hasil *crosstab* sebagai berikut :

Tabel. 3. *Crosstab Chi-Square Test* harga tanah sebelum ada jalan dan sesudah ada jalan terhadap konvensi harga lahan pertanian

| | <i>Value</i> | <i>df</i> | <i>Asymp.Sig (2-Sided)</i> |
|------------------------------------|--------------|-----------|-----------------------------|
| <i>Pearson Chi-Square</i> | 5,213 | 1 | -0,29 |
| <i>Likelihood Ratio</i> | 4,619 | 1 | -0,08 |
| <i>Liner-by-linier Association</i> | 5,014 | 1 | -0,21 |
| <i>N of valid Cases</i> | 30 | | |

Sumber : data terolah

1) Tingkat signifikansi

$\alpha = 5\%$, dimana $df = 1$, diperoleh harga χ^2 tabel 3,8415

2) Kriteria uji *Chi-Square*

Ho diterima apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \leq \chi^2 \text{ tabel}$

Ho ditolak apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \geq \chi^2 \text{ tabel}$

Ho ditolak χ^2 hitung $5,213 \geq \chi^2$ tabel 3,8415 berarti ada hubungan antara kedua variabel.

3) Hasil pengolahan data

Dari hasil analisis *chi-square* didapat $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ maka hypotesa diterima, terdapat hubungan yang berpengaruh antara sebelum dan sesudah keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap *konvensi* harga lahan pertanian.

4). Jawaban terhadap *hypotesis*

Perhitungan *chi-square* untuk kriteria keberadaan jalan lingkar terhadap *konvensi* lahan pertanian didapat harga, $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ Ho diterima, maka hipotesa diterima yaitu ada pengaruhnya antara sebelum dan sesudah setelah ada jalan lingkar Kaliwungu terhadap konvensi harga lahan. Konvensi harga lahan mencapai Rp. 50.000,-

4. Kemudahan akses masuk ke jalan lingkar terhadap kelancaran transportasi

- a. Pengaruh keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap kemudahan akses dan kelancaran transportasi dapat dilihat pada hasil *crosstab* sebagai berikut

Tabel. 4. *Crosstab Chi-Square Test* kemudahan akses terhadap terhadap kelancaran transportasi

| | Value | Df | Asymp.Sig (2-Sided) |
|------------------------------------|-------|----|----------------------|
| <i>Pearson Chi-Square</i> | 9,462 | 3 | -0,08 |
| <i>Likelihood Ratio</i> | 8,370 | 3 | -0,12 |
| <i>Liner-by-linier Association</i> | 4,211 | 1 | -0,07 |
| <i>N of valid Cases</i> | 30 | | |

Sumber : data terolah

2) Tingkat signifikansi

$\alpha = 5\%$, dimana $df = 3$, diperoleh harga χ^2 tabel 7,8047

2) Kriteria uji *Chi-Square*

Ho diterima apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \leq \chi^2 \text{ tabel}$

Ho ditolak apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \geq \chi^2 \text{ tabel}$

Ho ditolak χ^2 hitung $9,462 \geq \chi^2$ tabel 7,8047 berarti ada hubungan kedua variabel.

3) Hasil pengolahan data

Dari hasil analisis *chi-square* didapat $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ maka *hypotesa* diterima, terdapat hubungan yang berpengaruh kemudahan akses masuk ke jalan lingkar Kaliwungu terhadap kelancaran transportasi.

4) Jawaban terhadap hypotesis

Perhitungan *chi-square* untuk kriteria kemudahan akses ke jalan lingkar Kaliwungu terhadap kelancaran transportasi didapat harga, $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ Ho diterima, maka hipotesa diterima yaitu ada pengaruhnya kemudahan akses masuk ke jalan lingkar Kaliwungu terhadap kelancaran transportasi. Kelancaran transportasi pada jalan lingkar dapat ditunjukkan dengan beda waktu tempuh jika

lewat jalan lingkar dengan lewat jalan dalam kota Kaliwungu, beda waktu tempuh berkisar 5 menit dengan kecepatan rata-rata 40 Km/jam.

5. Dukungan masyarakat

- a. Pengaruh dukungan masyarakat keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap timbulnya bangunan baru dapat dilihat pada hasil *crosstab* sebagai berikut :

Tabel. 5. *Crosstab Chi-Square Test* dukungan masyarakat keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap timbulnya bangunan baru

| | Value | Df | Asymp.Sig (2-Sided) |
|------------------------------------|--------|----|----------------------|
| <i>Pearson Chi-Square</i> | 14,500 | 6 | -0,36 |
| <i>Likelihood Ratio</i> | 14,470 | 6 | -0,31 |
| <i>Liner-by-linier Association</i> | 5,924 | 1 | -0,29 |
| <i>N of valid Cases</i> | 30 | | |

Sumber : data terolah

- a. Tingkat signifikansi

$\alpha = 5\%$, dimana $df = 6$, diperoleh harga χ^2 tabel 12,5916

2) Kriteria uji *Chi-Square*

Ho diterima apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \leq \chi^2 \text{ tabel}$

Ho ditolak apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \geq \chi^2 \text{ tabel}$

Ho ditolak χ^2 hitung $14,500 \geq \chi^2$ tabel 12,5916 berarti ada hubungan kedua variabel.

3) Hasil pengolahan data

Dari hasil analisis *chi-square* didapat $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ maka *hypotesa* diterima, terdapat hubungan yang berpengaruh keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap timbulnya bangunan baru.

4) Jawaban terhadap *hypotesis*

Perhitungan *chi-square* untuk kriteria keberadaan jalan lingkar terhadap timbulnya bangunan baru didapat harga, $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ Ho diterima, maka *hipotesa* diterima yaitu ada pengaruhnya keberadaan jalan lingkar Kaliwungu

terhadap timbulnya bangunan baru. Ha ini karena ada dukungan masyarakat di sekitar kawasan jalan lingkar juga faktor keamanan cukup mendukung.

6. Peningkatan pendapatan

- a. Pengaruh keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap peningkatan pendapatan dapat dilihat pada hasil *crosstab* sebagai berikut :

Tabel. 6. *Crosstab Chi-Square Test* keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap peningkatan pendapatan

| | Value | Df | Asymp.Sig (2-Sided) |
|------------------------------------|-------|----|----------------------|
| <i>Pearson Chi-Square</i> | 7,020 | 2 | -0,19 |
| <i>Likelihood Ratio</i> | 7,302 | 2 | -0,29 |
| <i>Liner-by-linier Association</i> | 4,043 | 1 | -0,18 |
| <i>N of valid Cases</i> | 30 | | |

Sumber : data terolah

- 1) Tingkat signifikansi
 $\alpha = 5\%$, dimana $df = 2$, diperoleh harga χ^2 tabel 5,9915
- 2) Kriteria uji *Chi-Square*
 Ho diterima apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \leq \chi^2 \text{ tabel}$
 Ho ditolak apabila : $\chi^2 \text{ hitung} \geq \chi^2 \text{ tabel}$
 Ho ditolak $\chi^2 \text{ hitung } 7,020 \geq \chi^2 \text{ tabel } 5,9915$ berarti ada hubungan kedua variabel
- 3) Hasil pengolahan data
 Dari hasil analisis *chi-square* didapat $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ maka *hypotesa* diterima, terdapat hubungan yang berpengaruh keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap peningkatan pendapatan.
- 4) Jawaban terhadap *hypotesis*
 Perhitungan *chi-square* untuk kriteria keberadaan jalan lingkar terhadap peningkatan pendapatan didapat harga, $\alpha = 0,015 \leq 0,05$ Ho diterima, maka hipotesa diterima yaitu ada pengaruhnya keberadaan jalan lingkar Kaliwungu terhadap peningkatan pendapatan berkisar $\pm \text{Rp. } 25.000,-/\text{ hari}$

Dari hasil analisis penelitian ini dengan metode *super impose* dan metode diskriptif serta *chi-square* dapat dirangkum bahwa keberadaan jalan lingkar telah menumbuhkan perkembangan kota di kawasan jalan lingkar Kaliwungu yang pada gilirannya menyebabkan perubahan peruntukan lahan di kawasan tersebut. Perubahan peruntukan lahan pertanian ke non pertanian yang dimanfaatkan untuk kegiatan komersial seperti, perdagangan, kawasan industri, gudang, rumah makan, permukiman, dan lainnya seluas 94,046 Ha. Disatu sisi keberadaan jalan lingkar sangat menguntungkan masyarakat disekitar kawasan jalan lingkar karena dapat meningkatkan pendapatan masyarakat berkisar Rp. 25.000/ hari juga membuka lapangan kerja bagi masyarakat sekitar kawasan yaitu 12 buah warung/ kios, 1 buah SPBU, 1 Buah warung makan, 2 buah tambal ban. Penyerapan tenaga kerja lokal hampir 25 orang/hari sebagai buruh bangunan. Disisi lain menyebabkan kondisi lingkungan di kawasan tersebut mengalami imbasnya yaitu dampak terhadap rona lingkungan di kawasan tersebut mengalami perubahan peruntukan lahan dari lahan pertanian menjadi lahan non pertanian, yang dipenuhi oleh bangunan-bangunan yang pada gilirannya mempengaruhi air resapan dan air limpasan / run off di kawasan tersebut, dilapangan sarana prasarana saluran / drainase di sepanjang jalan lingkar tidak ada, apabila hal ini tidak di ikuti dengan pembangunan sarana prasarana berupa pembangunan saluran, drainase, tempat pembuangan sampah, limbah maka akan terjadi kesenjangan terhadap lingkungan dan lingkungan di kawasan tersebut akan terganggu keberadaannya.

B. Analisis Strategi Pengembangan Kawasan Jalan Lingkar Kaliwungu yang Memperhatikan Lingkungan

1. Rencana Penataan dan Pengembangan Prasarana Transportasi dan *Land Use*

1) Alternatif I

Pengembangan tata guna lahan disekitar jalan lingkar Kaliwungu yang tidak diatur peruntukkannya, dengan demikian jumlah akses yang ada pada jalan lingkar tersebut tidak dibatasi secara efisien.

Dalam alternatif ini tujuan yang diharapkan adalah pengembangan wilayah yang pesat pada kawasan disekitar jalan lingkar ini, sehingga akan memaksimalkan potensi lahan yang ada. Dengan sirkulasi pola pergerakan arus transportasi akan mengalami

perubahan besar, dimana jalur arteri jalan lingkar yang ada bukan lagi difungsikan guna mengalirkan arus terusan melainkan guna melayani arus lalu lintas regional dari pusat-pusat kegiatan yang tumbuh disekitar kawasan jalan tersebut.

- a. Pesatnya pertumbuhan wilayah disekitar kawasan tersebut akan meningkatkan volume arus lalu lintas yang melewati ruas jalan lingkar tersebut baik itu arus pergerakan internal, eksternal maupun terusan,
- b. Dengan demikian akses jalan masuk akan semakin bertambah, pada masa mendatang akan timbul titik-titik konflik dengan permasalahan lalu lintas yang lebih kompleks,
- c. Gerakan menyeberang akan meningkat akibat aktivitas tata guna lahan di sepanjang jalan lingkar.

Prasana transportasi yang harus disediakan oleh karena penerapan kebijakan dengan alternatif I ini meliputi :

- 1) Penyediaan trotoar di sepanjang jalan lingkar
- 2) Penyediaan penyeberangan jalan
- 3) Penyediaan halte
- 4) Penyediaan rambu-rambu, marka, *guar rail* dan APILL (Alat Pengatur Isyarat Lalu Lintas)
- 5) Pengaturan persimpangan
- 6) Pengaturan tempat memutar
- 7) Perencanaan dan penataan trayek angkutan kota/ perkotaan

2). Alternatif II

Pada alternatif ini pengembangan tata guna lahan direncanakan dengan perencanaan jangka panjang yang teratur. Dimana pengembangan tata guna lahan disekitar jalan lingkar tersebut ditetapkan dengan zona-zona yang diatur dalam Peraturan Daerah. Daerah dengan potensi pertanian yang menguntungkan akan dilindungi peruntukannya (50 % di pertahankan) dengan perda tersebut agar nantinya kantong-kantong penghasil pangan di Kabupaten Kendal tetap terjaga keberadaanya. Sedangkan kawasan yang lainnya dapat digunakan untuk kepentingan pengembangan industri, jasa, perdagangan dengan pengawasan yang ketat dari Pemerintah. Sedapat mungkin di buat kawasan terpadu dari masing-masing tipe pengembangan wilayah dengan jumlah akses

ke badan jalan yang efisien. Pembukaan akses tanpa ijin dari Pemerintah akan dikenakan sanksi yang tegas, dengan perangkat hukum yang memadai.

Dengan adanya penataan yang seimbang maka kawasan disekitar jalan lingkaran akan berkembang sesuai dengan Rencana Tata Ruang yang telah ditetapkan. Dimana fungsi lahan pertanian, industri, jasa, perdagangan di kawasan jalan lingkaran tersebut dibangun dengan dampak yang telah diperkirakan sebelumnya pada jaringan jalan lingkaran Kaliwungu tersebut. Dalam jangka panjang fungsi jalan lingkaran masih dapat dipertahankan kinerjanya sebagai jalan arteri primer dengan tingkat pelayanan yang baik. Prasarana transportasi yang harus disediakan oleh karena penerapan kebijakan dengan alternatif II ini meliputi :

- a. Penyediaan jalur lambat tetap diwujudkan
- b. Penambahan pemasangan rambu, marka, *guard rail* dan APILL (Alat Pengatur Isyarat Lalu Lintas) untuk mendukung tempat penyeberang.
- c. Pembuatan tempat memutar konvensional dengan desain geometri yang tidak mengganggu kecepatan dan kapasitas jalan
- d. Penyediaan tempat parkir di luar badan jalan seperti rest area ataupun pangkalan parkir mobil barang.

Alternatif II tersebut yang lebih sesuai bagi strategi pengembangan prasarana lalu lintas di jalan lingkaran Kaliwungu dengan segala konsekuensi pengendalian tata guna lahan di kawasan jalan lingkaran Kaliwungu dan penyediaan prasarana lalu lintas yang dibutuhkan untuk keselamatan, kelancaran, ketertiban, dan kenyamanan lalu lintas.

2. Rencana Penataan Utilitas

Dengan meningkatnya intensitas penggunaan lahan di kawasan jalan lingkaran Kaliwungu dari lahan pertanian ke non pertanian jika tidak dibarengi dengan peningkatan prasarana utilitas seperti saluran, drainase, pembuangan limbah, sampah maka lingkungan akan terkena imbasnya akibat dari penggunaan lahan tersebut untuk pembangunan oleh karena itu Pemerintah Daerah harus menerapkan peraturan daerah di kawasan jalan lingkaran yang tujuan untuk melindungi lingkungan yang ada sekarang tidak terganggu dengan adanya peningkatan pembangunan disekitar kawasan jalan lingkaran. Penataan utilitas di kawasan jalan lingkaran harus ada pola atau zona –zona untuk

membedakan antara zona industri, zona permukiman, zona perdagangan / jasa harus jelas, hal ini untuk menentukan tipe / jenis fasilitas seperti saluran , drainase. Saluran limbah padat dan cair, tempat pembuangan sampah yang dibutuhkan di lokasi tersebut. Prasarana dan sarana untuk penataan utilitas ini di kawasan jalan lingkar serta persyaratan pembangunan yang harus dilakukan meliputi :

1. Setiap pengajuan ijin rencana pembangunan harus ada UKL/UPL nya khususnya untuk industri, sedangkan industri kecil, perdagangan, jasa, permukiman harus ada gambar rencana untuk mengetahui utilitas yang disediakan oleh pemohon.
2. Setiap pengajuan ijin perubahan peruntukan lahan pada lahan pertanian yang subur harus dikaji secara cermat kalau perlu ditolak.
3. Penyediaan jaringan / saluran, drainase di sepanjang jalan lingkar
4. Penyediaan jaringan limbah terpadu untuk kawasan industri

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Hasil penelitian dan pembahasan, setelah diadakan telaahan tentang analisis keberadaan jalan lingkar terhadap perubahan peruntukkan lahan (studi kasus di sepanjang jalan lingkar Kaliwungu) Kabupaten Kendal, serta berdasarkan tujuan penelitian ini, dapat diambil kesimpulan penelitian studi ini dan rekomendasi yang berisi arahan umum dari temuan penelitian ini serta saran-saran kepada pihak yang berkepentingan terhadap perubahan peruntukkan lahan di kawasan jalan lingkar Kaliwungu.

5.1. Kesimpulan

Dari hasil analisis yang telah dilakukan pada Bab. IV, maka sebagai hasil penelitian ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Bahwa keberadaan jalan lingkar telah menumbuhkan perkembangan kota di kawasan jalan lingkar Kaliwungu yang pada gilirannya menyebabkan perubahan peruntukkan lahan di kawasan tersebut. Perubahan peruntukkan lahan pertanian ke non pertanian sudah cukup mengawatirkan yaitu sebesar 94,046 Ha dari luas pengamatan sebesar 243 Ha, perubahan peruntukkan lahan yang terjadi mulai tahun 1994 sampai dengan 2004 (10 tahun) yang dimanfaatkan untuk kegiatan komersial seperti, perdagangan, kawasan industri, gudang, rumah makan, permukiman, dan lainnya. Disatu sisi keberadaan jalan lingkar sangat menguntungkan masyarakat disekitar kawasan jalan lingkar karena dapat meningkatkan pendapatan masyarakat disekitar kawasan berkisar \pm Rp. 25.000,- / hari juga membuka lapangan kerja bagi masyarakat yaitu ada 12 buah warung/kios, 1 buah warung makan, 1 buah SPBU, 2 buah tambal ban serta penyerapan tenaga lokal hampir 25 orang / hari, disisi lain menyebabkan kondisi lingkungan di kawasan tersebut mengalami imbasnya atau dampak yaitu rona lingkungan di kawasan tersebut mengalami perubahan peruntukkan lahan akibat lahan terbuka menjadi lahan yang penuh oleh bangunan-bangunan yang pada gilirannya mempengaruhi air resapan dan air limpasan / *run off* di kawasan tersebut, sebagaimana dalam pengamatan dilapangan

bahwa sarana saluran / drainase di sepanjang jalan lingkar tidak ada. Apabila hal ini tidak di ikuti dengan pembangunan prasarana dan sarana berupa pembangunan saluran, drainase, tempat pembuangan limbah / sampah maka akan terjadi kesenjangan terhadap lingkungan.

2. Alternatif II dalam analisis strategi pengembangan kawasan di jalan lingkar Kaliwungu dengan segala konsekwensi pengendalian tata guna lahan di kawasan jalan lingkar Kaliwungu dan penyediaan prasarana sarana (saluran, drainase, pembuangan limbah, sampah) yang dibutuhkan di kawasan tersebut harus disediakan untuk keselamatan, kelancaran, ketertiban, kenyamanan lalu lintas dan menjaga keseimbangan lingkungan.
3. Dengan tidak adanya prasarana dan sarana (saluran, drainase, pembuangan limbah, sampah) maka peningkatan prasarana dan sarana sebagai utilitas kawasan jalan lingkar Kaliwungu perlu disediakan untuk tidak terjadi kesenjangan terhadap lingkungan.

5.2 . Rekomendasi

1. Memperhatikan fungsi transportasi sebagai urat nadi perekonomian dalam mendukung kelancaran mobilitas arus barang dan jasa yang berskala nasional, regional dan lokal maka analisis strategi pengembangan kawasan di jalan lingkar Kaliwungu dengan menggunakan alternatif II yaitu dengan pengembangan wilayah, pengendalian tata guna lahan dan jalan akses dibatasi secara efisien dengan Peraturan Daerah dan *Law Inforcement* yang memadai dari semua sektor terkait.
2. Penataan prasarana dan sarana mutlak harus dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah maupun swasta untuk menjaga keseimbangan lingkungan di kawasan jalan lingkar Kaliwungu.

DAFTAR PUSTAKA

KELOMPOK BUKU (HANDBOOK)

- Arsyad, 1982, Perencanaan Penggunaan lahan dengan mempertimbangkan sosial, ekonomi Daerah, Yogyakarta, Gadjah Mada Press.
- Anthony J. Catanese , James C. Snyder, 1996, Perencanaan Kota, Jakarta, Erlangga.
- Bruce Mitchell, B Setiawan, Dwita Hadi Rahmi, 2000, Pengelolaan Sumber daya dan lingkungan, Yogyakarta, Gadjah Mada Press.
- Brahmana Adhie, Hasan Basri Nata Menggala, 2002, Reformasi Pertanahan Pemberdayaan Hak-hak atas Tanah ditinjau dari aspek Hukum, Sosial, Politik, Ekonomi, Hankam, Teknis, Agama, dan Budaya, Bandung, Mandar Maju.
- Endang S. Sari , 1993 . *Audience Research* , Yogyakarta, Andi Offset.
- Erna Widodo Mukhtar, 2000, Kontruksi Ke Arah Penelitian Deskriptif, Yogyakarta, Avyrouz.
- Eko Budiharjo, Sudanti Hardjohubojo, 1993, Kota Berwawasan lingkungan , Bandung , yayasan Adikarya Ikapi.
- Eka Budianta, 1997, Eksekutif Bijak Lingkungan, Jakarta, Penebar Swadaya.
- Imam Ghozali, 2001, Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS, Semarang, Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Johara T Jayadinata, 1992, Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah, Bandung , ITB.
- Nasir. M, 1983, Metode Penelitian, Indonesia, Galia.
- Otto Soemarwoto, 2001, Ekologi, Lingkungan Hidup dan Pembangunan, Jakarta, Djambatan
- Sudharto P. Hadi, 2000, Manusia dan Lingkungan, Semarang, Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Supardi I, 1994, Lingkungan Hidup dan Kelestariannya, Bandung, Alumni.

- S. Nasution ,2001. Metode Research (Penelitian Ilmiah), Semarang, Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Soekidjo Notoatmodjo,1998, Pengembangan Sumber Daya Manusia, Jakarta, PT Rineka Cipta.
- Tjahya. S,2000, Konsep Pembangunan yang melakukan pendekatan kemanusiaan, Yogyakarta, Gadjah Mada Press.
- Wahana Komputer, 2003, 10 Model Penelitian dan Pengolahannya dengan SPSS 10.01, Semarang, Andi.
- Yuli S.S, 1994, Kesehatan lingkungan, Yogyakarta, Gadjah Mada Press.

KELOMPOK PERATURAN DAN UNDANG – UNDANG

- Undang-undang Nomor 5 tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria;
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 13 tahun 1980 tentang jalan
- Undang-undang Nomor 4 tahun 1982 tentang Ketentuan – ketentuan Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup;
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 24 tahun 1992 tentang Penataan Ruang
- Rencana Tata Ruang Kota Kaliwungu tahun 1998 – 2010
- Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Kendal tentang Garis Sempadan Kawasan Jalan Lingkar Kaliwungu dan Weleri tahun 2000
- Rencana Tata Ruang Kawasan Jalan Lingkar Kaliwungu dan Weleri tahun 2000

KELOMPOK TERBITAN TERBATAS

- Buku Kendal Dalam Angka, Badan Pusat Statistik Kabupaten Kendal, 1998 – 2004;
- Buku Kecamatan Dalam Angka, Badan Pusat Statistik Kabupaten Kendal 1998 – 2004;
- Buku Monografi Desa, Sumberrejo, Nolakerto, Kutoharjo, Mororejo, Krajan Kulon, Wonorejo, Sarirejo, Karang Tengah, Kumpulrejo, 2000-2003